

21st March 1959]

SRI S. LAZAR : அரிசி விலை உயர்ந்து கொண்டு போவதைத் தடுக்க பேர் ப்ரைஸ் ஷாப்புகளை ஏற்படுத்தி இருப்பது போன்று, இப்பொழுது பருப்பு வகையருக்களும் விலை உயர்ந்து கொண்டு போகிறது, ஆறு அணு அல்லது எட்டணு வரையில் உயர்ந்து கொண்டு போகிறது, அதைத் தடுப்பதற்கும் பேர் ப்ரைஸ் ஷாப்புகள் வைத்துக் கொடுக்க இந்த அரசாங்கம் யோசனை செய்து வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளுவார்களா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அரிசியைப் போல் பருப்புகள் அவ்வளவு தேவை இல்லை. பருப்புகளைப் போலவே மற்ற தானியங்களும் விலை உயர்வாகத்தான் விற்கப்படுகிறது. ஆகவே எல்லா வற்றையும் பேர் ப்ரைஸ் ஷாப்புகளில் வைத்து விற்பது சரியல்ல.

Appointment of teachers through Employment Exchange

* 936-E Q.—**SRI N. K. PALANISAMI :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether there is any proposal to appoint teachers through Employment Exchange?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : There is no proposal to appoint teachers through Employment Exchange so far as appointment of teachers in schools under private management is concerned. As regards teachers in schools under local bodies, there are already instructions that the Employment Exchange should be consulted before making appointment to all posts in superior service including those of school teachers.

SRI K. PERIANNAN : ஓராசியர் பள்ளிகளில் பெரும்பாலும் செகண்டரி க்ரேட் ஆசிரியர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். அவர்களை ரெகுலர் பள்ளிகளுக்கு மாற்றாமல் இருப்பதற்கு ஆட்சேபணை இருப்பதால் அவர்களை ரெகுலர் பள்ளிகளுக்கு மாற்றுவதற்கு அரசாங்கம் யோசிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன் ?

MR. SPEAKER : இப்பொழுது கேட்கப்பட்டிருக்கிற கேள்வி வேலை நிறையிப்பது பற்றி. மாற்றுவதைப்பற்றி வேறு கேள்வி கேட்க வேண்டும்.

Single-teacher schools in Tirunelveli District

* 936-F Q.—**SRI M. K. SOMASUNDARAM** (on behalf of **SRI K. SATTANATHA KARAYALAR**) : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the number of single-teacher schools in the Tirunelveli district and the number of students studying in them?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Number of single-teacher schools—190.

Number of students studying in them—7,706.

SRI M. K. SOMASUNDARAM : திருநெல்வேலி ஜில்லா போர்டு ஸ்பெஷல் ஆபீசர் அவர்களுக்கு சர்க்காரிலிருந்து ஓராசியர் பள்ளிகளை துவக்கக் கூடாது என்று தாக்கீது வந்திருப்பதாகச் சொல்லுகிறார், அப்படி அனுப்பப்பட்டிருக்கிறதா ? அப்படி அனுப்பப்பட்டிருந்தால் அதற்கு காரணம் என்ன ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இதற்கு நோட்டீஸ் வேண்டும்.

[21st March 1959]

Paper mills

* 936-G Q.—Sx) V. K. KOTHANDARAMAN (on behalf of SRI K. RAMACHANDRAN): Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

- (a) the number of paper mills now functioning in the State;
- (b) the approximate production capacity of such mills per day; and
- (c) the raw materials used for the manufacture of paper in such mills?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) There is no paper mill in this State.

(b) & (c) Do not arise.

Indian Trade Unions Act

* 936-H Q.—MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர் Sri. K. சட்டநாத கரையாளர் இடத்தில் இல்லாததால் இந்த கேள்வியும் பதிலும் சட்ட சபை வெளியீட்டில் அச்சடிக்கப்படும்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether the Government have suggested to the Central Government any amendment to the Indian Trade Unions Act, 1926, based on the recommendations of the Indian Labour Conference?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : No, Sir.

“ Open Air ” prison

* 936-I Q.—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(a) whether the Inspector-General of Prisons has recommended to the Government any scheme regarding “ Open Air ” prison to lodge prohibition offenders in the Central Jail, Coimbatore; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir, but there is a Farm Jail in the Camping grounds at Singanallur attached to the Central Jail at Coimbatore. This “ Farm Jail ” is meant for short-term prisoners but is not exclusively for prohibition offenders.

(b) Does not arise.

SRI N. K. PALANISAMI : இப்பொழுது இருக்கிற நிலையில் ஓபன் எர் பரிசனை விஸ்தரிப்பது நல்லது என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நினைக்கிறார்களா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : இப்பொழுது நான் குறிப்பிட்டு போல் ஒரு பாரம் ஜெயில்தான் ஓபன் எரில் சிங்கநல்லூரில் துவக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்குமேல் அதை விஸ்தரிக்கலாமா என்பதை அது எவ்வாறு பயன்படுகிறது என்பதைப் பார்த்துத்தான் செய்யவேண்டும்.

21st March 1959]

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : ஓபன் ஏர் ப்ரிசன் இல்லாத காலத்திலேயே எத்தனையோ கைதிகள் அண்டர்க்ரௌண்ட் சென்று அதற்கு மேல் தப்பி ஓடிவிடுகிறார்கள். அதனால் இப்படிப்பட்ட சிறைகள் அவர்களை பாதுகாக்க அனுகூலமாக இருக்குமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அதைப்பற்றி அரசாங்கத்திற்கு ஒன்றும் பயம் இல்லை.

SRI S. LAZAR : May I know what the difference is in the treatment that is being accorded to the open air prisoners and the regular prisoners?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The open air prisoners and farm prisoners will not have all the restrictions that the normal prisoners have. So far as the farm prisoners are concerned they will be required to work on agricultural fields.

SRI K. B. S. MANI : இந்த திறந்த வெளி சிறைச்சாலை மதுவிலக்கு குற்றங்களைச் செய்த குற்றவாளிகளுக்கு மட்டும் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற குற்றங்களாகிய கொலை போன்ற குற்றங்களைச் செய்கிறவர்கள் ஒருவரை மட்டும் தான் கொலை செய்கிறார். ஆனால் மதுவிலக்குக் குற்றங்களில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்கள் சட்டத்தை மீறுவதோடல்லாமல் பல பேர்களுக்கு தீங்கிழைக்கிறார்கள். அதனால் இப்படிப்பட்ட குற்றவாளிகளை திறந்த வெளி சிறைச்சாலைகளில் விடாமல் மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுவதை விட கடுமையான தண்டனை விதிக்க இந்த அரசாங்கம் முன் வருமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : நான் பதிலில் சொல்லியிருக்கிறேன், மதுவிலக்கு குற்றத்திற்கு தண்டனை அனுபவிக்கிறவர்கள் மட்டும் அல்ல என்று நான் சொல்லியிருக்கிறேன்.

MR. SPEAKER : Questions are over.

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—DISCUSSION RE ADMISSION OF SHORT NOTICE QUESTIONS.

MR. SPEAKER : The hon. Member Sri A. Vedarathnam wanted to know the procedure for admission of short notice questions. May I invite his attention to rule 33 of the Assembly Rules, which says :—

‘ Questions which have not been disallowed shall be entered in the list of questions for a day not earlier than seven clear days from the date on which notice thereof was received by the Secretary.’

‘not earlier than seven days’ should be noted.

‘provided that the Speaker may, with the consent of the Minister concerned . . .

this is important,

‘order a question to be entered in the list of questions with shorter notice than seven days;’ ஒரு ஷார்ட் நோட்டீஸ் கேள்வி வந்தால் அதைப்பற்றி சபாநாயகருக்கு பொறுப்பு இருக்கிறது, கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குக்கூட அது சம்பந்தமாக பொறுப்பு இருக்கிறது. ஷார்ட் நோட்டீஸ் கேள்வி வந்து அதை அபிமிட் செய்த பிறகு இலாகாவிலிருந்து பதில் வரவில்லையென்றால் நான் என்ன செய்ய முடியும். அதில் யாரும் ஒன்றும் உதவி செய்வதற்கு இல்லை. சாதாரணமாக நடக்க வேண்டிய நடவடிக்கையில்தான் வந்து சேர்ந்து விடுகிறது.

[21st March 1950]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: The point raised was this. Since short notice questions got priority over other questions, unless they are of such importance and are a little bit of an urgent nature also, there is no use of admitting a short notice question and giving priority to it over other questions which are of equal importance or even of greater importance and urgency. Evidently the hon. Member Sri A. Vedarathnam wanted to suggest that greater care should be exercised in admitting short notice questions. The question which the hon. Member Sri Rasheed put to-day has no urgency and no immediate importance.

SRI A. A. RASHEED: If it was not urgent, why was it admitted?

(Some hon. Members rose.)

MR. SPEAKER: No discussion on this will be allowed. There is only one answer which I wish to give in respect of the question put by the hon. Member Sri A. A. Rasheed. It is up to the Hon. Minister to decide whether it is of urgent importance or not. It is no good blaming me for having admitted the question. Without throwing the blame either on the Minister or on the Speaker, I would say the rule is very clear and two persons are involved in the admission of short notice questions, namely, the Speaker and the Hon. Minister concerned. Therefore, there is no use in trying to say: 'You are at fault'. Both are responsible in deciding whether a question is urgent and important. The Speaker allowed the question and the Hon. Minister agreed to answer it and nobody can question the wisdom of both.

SRI S. LAZAR: I only wanted to suggest that whenever short notice questions are admitted, if there are questions already given notice of by other Members in the regular way they may also be clubbed along with the short notice question so that the other Member may not be deprived of the credit of the question being raised by him.

MR. SPEAKER: That is what is being done now. When we get short notice questions and when they are admitted, we try to club the names of Members who have given notice of similar questions in the regular way. Sometimes, it might be, we raise one or two names. But as far as possible we try to club the names of Members who have given notice of similar questions. This is done not only in respect of short notice questions but in respect of other questions also. Suppose the hon. Member Sri Rasheed has given notice of a question and five others also have given notice of a similar question, we club the names of all those Members under the same question. That is why hon. Members would have found at the top of some questions, names of four or five Members appearing indicating that all of them have given notice of a similar question. In clubbing the names, the name of the hon. Member who gave notice first is put on the top of the list of names.

21st March 1959]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Before referring the question to the Hon. Minister concerned whether he is willing to answer the question waiving notice, the Hon. Speaker may kindly consider whether the question deserves to be treated as a short notice question and notice waived.

MR. SPEAKER : I have no objection to follow the procedure if the Hon. Minister want to be relieved of the trouble.

SRI A. GOVINDASAMY : குறுகியகால கேள்விகளுக்கு லோக் சபாவில் பத்து நாட்களுக்குள் ஒரு குறிப்பிட்ட தேதியில் அத்தகைய கேள்விக்கு பதில் சொல்வது போல் ஏன் இந்த அவையிலும் அப்படி அனுமதிக்கக் கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER : It is a separate question. It means that if the answer is available, they will give the answer.

SRI A. A. RASHEED : As a Member of this House am I not entitled to put short notice questions and is there any restriction that only certain questions should be put and certain others should not be put?

MR. SPEAKER : I can tell the hon. Member that just two days ago he gave notice of a short notice question. I said it did not seem to be urgent and that therefore it should not be admitted as a short notice question. I felt it was not necessary to admit it as a short notice question. Short notice questions must be about something which is urgent. In admitting these questions, sometimes one or two escape our attention. But I can tell the hon. Member that we do not always admit them as short notice questions. The Speaker uses his discretion and also puts them to the Hon. Minister.

III.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE 1959-60—*cont.*

MR. SPEAKER : We shall now proceed to the next item. There are two Demands to be discussed today, Demand IV—Forest Department and Demand XXXV—Capital Outlay on Forests. I have allotted two hours for each Demand. Now the Hon. the Minister in charge of Forests will move the Demands.

(1) DEMAND IV—FOREST DEPARTMENT.

(2) DEMAND XXXV—CAPITAL OUTLAY ON FORESTS.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 62,44,600 under Demand IV—Forest Department.’

MR. SPEAKER : I understand that all Opposition Parties have agreed to support the cut motion of the hon. Member Sri V. K. Kothandaraman. Now, he will move his cut motion.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : Sir, I move—

‘That the allotment of Rs. 62,44,600 under Demand IV—Forest Department—be reduced by Rs. 100.’

[21st March 1959]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 25,03,000 under Demand XXXV—Capital Outlay on Forests.’

MR. SPEAKER : I understand that Opposition Parties have agreed to support the cut motion of the hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar. Now he will move his motion.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move—

‘ That the allotment of Rs. 25,03,000 under Demand XXXV—Capital Outlay on Forests—be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : Now the Demands and the cut motions are before the House for discussion.

As I have allotted only two hours for these Demands, I may have to stop the Hon. Minister also while he is replying at the end of two hours, and therefore I want to know how much time he would require for his reply.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I shall take a few minutes now and 20 or 25 minutes for reply.

MR. SPEAKER : That means the Hon. Minister will take half an hour. So, it is not possible to allow fifteen minutes for each hon. Member. I allow ten minutes for each hon. Member including the hon. Mover of the cut motion and the Leader of the Opposition who will speak before the Hon. Minister replies.

9-20
a.m.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, காட்டுச்செல்வம் மிகவும் முக்கியமான ஒரு செல்வம். அது நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு மிகவும் அவசியமானது என்பதை நான் இங்கே வற்புறுத்திச் சொல்லவேண்டிய அவசியமில்லை. இருந்தாலும் இந்த ராஜ்யத்தைப் பொறுத்தமட்டில் காட்டுச் செல்வம் எவ்வளவு இருக்க வேண்டுமென்று தேசிய மதிப்பீடுபடிக்கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறதோ அதற்குப் பாதிதான் இருக்கிறது ; குறைவாகத்தான் இருக்கிறது என்பதைக் கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு நினைவுபடுத்தவேண்டிய அவசியம் இல்லை. இந்த ராஜ்யத்தில் “ரிசர்வ் பாரஸ்ட்ஸ்” 6,735 சதுர மைல் இருக்கிறது. “Protective and remunerative forests” 5,776 சதுர மைல் இருக்கிறது. “Ryots forests” 959 சதுர மைல் இருக்கிறது. இவ்வாறு மூன்று ரகங்களாக இந்தக் காடுகள் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. காட்டுச் செல்வம் பல வகைகளில் பயன்படுகிறது. இந்தக் காடுகள் மூலம் அரசாங்கத்துக்கு வருமானம் வர வேண்டுமென்பதுதான் அரசாங்கத்தின் நோக்கம். வருமானம் அதிகமாக வருகிறது. முன்பு இருந்த பஞ்சாயத்து காடுகளும், ஐயின் பிராந்தியக் காடுகளும் அழிக்கப்பட்டு விட்டன. அவைகளை யெல்லாம் சீர் செய்ய வேண்டியது மிகவும் அவசியம். பொதுவாக காடுகளின் நிலைமையை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்பதற்காக இப்பொழுது அதிகமாகக் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. காடுகளில் நம்முடைய தொழில் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான மரங்களை நடவேண்டும் என்பதுதான் முக்கியமான நோக்கம். “பஞ்சகம்”, தேக்கு போன்ற மரங்கள் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் மிகக் குறைவு. கண்ணியாகுமரி ஜில்லாவில் பழைய ஐயின் பாரஸ்டுகளில் தேக்கு வைத்து சாகுபடி செய்து வருகிறோம். ஆற்று

21st March 1959] [Sri M. Bhaktavatsalam]

ஓரங்களிலும், தண்ணீர் பூமியில் மாய்ச்சர் உள்ள இடங்களிலும் இந்தத் தேக்கை வைப்பதுபற்றி கவனம் செலுத்தி வருகிறோம். தஞ்சை, திரு நெல்வேலி மாவட்டங்களில் இந்தத் தேக்கை வைக்க கவனம் செலுத்தப் பட்டு வருகிறது. மேய்கால் வசதியும் பஞ்சாயத்துக் காடுகளையும் ஒன்றோடொன்று இணைக்கவேண்டுமென்பது நோக்கம். 2,900 ஏக்கர் ரிசர்வ் பாரஸ்டில் 72,000 ரூபாய் செலவு செய்து மேய்கால் வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அரக்கு பயிரிடவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. முன்பு கேள்வி நேரத்தில் குறிப்பிட்டேன். முந்திரி சாகுபடி இப்பொழுது அதிகமாக இருக்கிறது. வேறு எதுவும் வளராத இடங்களில் முந்திரி அதிகமாக வளர்க்கப்படுகிறது. ஏக்கருக்கு 30, 35 ரூபாய் செலவாகிறது. மூன்று, நான்கு வருஷங்கள் கழிந்த பிறகு ஆண்டுதோறும் ஏக்கருக்கு 100 ரூபாய் கூடக் கிடைக்கும். அதிகமாக இப்பொழுது முந்திரி பயிரிடப்படுகிறது. கன்னியாகுமரியில் 3,000 ஏக்கர் நிலத்தில் ரப்பர் பயிரிட காட்டிலாகாவின் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். காகிதத் தொழிலுக்குப் பயன்படுகிற “வாட்டில்” என்ற மரம் கோவைக்கானலிலும், நீலகிரியிலும் பயிரிடப்பட்டு வருகிறது. 3,580 ஏக்கர் அழிந்து போய்விட்ட பாரஸ்டை எடுத்துச் சீர்படுத்த 1.91 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்து வருகிறோம். முன்பு ஜமீன் காடுகளாக இருந்ததைச் சீர்செய்யவேண்டும். அவைகளை யெல்லாம் துரிதமாகச் செய்ய வேண்டும். மரங்களை வெட்டாமல் அவைகளைப் பாதுகாக்கவும், விஞ்ஞான ரீதியில் என்னென்ன செய்வது என்பது பற்றிக் கவனம் செலுத்தப்படும்.

இப்பொழுது விறகுப் பற்றாக்குறை இருக்கிறது. காடுகளில் சவுக்கு மரமும், விறகுக்கு உபயோகப்படும் மரங்களும் வைக்கப்படுகின்றன. கிண்டியில் கவர்னர் அவர்கள் பெரும் பகுதியைக் காட்டிலாகாவுக்குக் கொடுத்துவிட்டார்கள். தேசிய பார்க் சிறந்த அழகான காடு. வேடன் தாங்களில் பல பறவைகள் வருகின்றன. அதே போல் இங்கு பலவித மான்கள் இருக்கின்றன. அதை ஒரு நேஷனல் பார்க்காக எடுத்துக் கொண்டு நடத்தி வருகிறோம்.

முக்கியமாகக் காடுகளின் நிலம் மொத்தத்தில் குறைவு. காட்டில் இருக்கக்கூடிய நிலங்களை “விரஜின் சாயில்” என்று சொல்லுவார்கள். நன்றாக விளைந்தாலும் தனி உடமையைப் பொறுத்ததாக இருக்கக்கூடாது. பொது உடமையாக இருத்தல் வேண்டும். நிலம் இல்லாதவர்களுக்குக் கொடுக்கிறோம். காட்டு வளர்ச்சியில் குந்தகம் இல்லாமல் கொடுக்கக் கூடிய வகையில் கொடுக்கிறோம். “குமரி கல்டிவேஷன்” என்று இருக்கிறது. எந்தெந்த இடங்கள் காட்டுக்குப் பயன் இல்லையோ அதைக் கொடுக்கிறோம்.

காட்டு இலாகா ஏற்பட்டு 100 ஆண்டுகள் ஆகின்றன. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்திற்குள் நல்ல முறையில் கவனிக்க வேண்டுமென்ற முறையில் கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். நூறு ஆண்டுகளாக வளர்ந்து வந்த இந்தக் காடுகள் அபிவிருத்தியடையும் வகையில் கனம் அங்கத்தினர்கள் உருப்படியான யோசனைகளை அளிக்க வேண்டுமென்று கூறி இந்த மானியத்தைச் சமர்ப்பிக்கிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : சார், வெட்டுப்பிரேரணையைப் பிரேரேபித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பலவித உயர்ந்த ரக மரங்களையெல்லாம் உற்பத்தி செய்வதாகவும் அதே போன்று பேப்பர் செய்வதற்கான மரங்களை உற்பத்தி செய்வதாகவும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் பீடித் தொழில் மிகப் பிரதானமான முக்கியமான தொழில். அந்தத் தொழிலுக்குத் தேவைப் படக்கூடிய பீடி இலையை மற்ற ராஜ்யங்களில் இருந்து கொண்டு வரக் கூடிய நிலைமையில் இன்று இருக்கிறோம். அந்தப் பீடித் தொழிலுக் கான இலையை உற்பத்தி செய்வதற்கு வேண்டிய முயற்சியை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சென்ற ஆண்டு பட்ஜட் கூட்டத்திலேயே சொல்லப்பட்டுள்ளது. கவனிப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி

[Sri V. K. Kothandaraman] [21st March 1959]

9-30 அளித்தார்கள். ஆனால், அந்த பீடி இலையை போதுமான அளவு உற்பத்தி செய்வதால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் நமக்கு வருமானம் கிடைக்கும். அதில் தீவிர சுவனம் செலுத்தவேண்டும். அதேபோன்று, காட்டிலாகாவைச் சேர்ந்த, மரங்கள் பயிர் ஆகாத, விவசாயத்திற்கு லாயக்குடைய காடு வளர்ப்பதற்கு லாயக்கில்லாத லட்சக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் உள்ளன. அந்த நிலங்களை ஏழை விவசாயிகள், தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் விவசாயம் செய்வதற்குக் கொடுப்பதன் மூலமாக, உணவு உற்பத்தியை நாம் மேலும் அதிகப்படுத்தி, உணவுப் பற்றாக்குறையைப் போக்குவதற்குச் சாதகமாக இருக்கக்கூடிய நிலைமை உள்ளது. ஆகவே, மரங்கள் வளர்க்க முடியாத காட்டுப் பகுதிகளையெல்லாம் விவசாயம் செய்வதற்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

விறகு போதாக்குறை நிலைமை இருக்கிறதென்று கனம் மந்திரி அவர்கள் கொன்னார்கள். அது உண்மை. ஒன்றுக்கு இரண்டு மடங்கு விலை வைத்து விற்பனை செய்யக்கூடிய நிலைமை உள்ளது. ஆகவேதான், பல ஜில்லாக்களிலே காடுகளிலிருந்து மரங்களை வெட்டுவதற்கான பரமிட் ஒரு லாரிக்கு வாங்கிக்கொண்டு திருட்டுத்தனமாகவோ பகிரங்கமாகவோ பத்து லாரிகள் அளவுக்குக் கொண்டு வரக்கூடிய நிலைமை உள்ளது. காட்டு இலாகாவில் உள்ள சந்தனம் போன்ற உயர்ந்த ரக மரங்களை வெட்டுவதன் மூலமாகவும், விறகுக்கான மரங்களை வெட்டுவதன் மூலமாகவும் சென்னைக்கும் மற்ற மற்ற இடங்களுக்கும் வருகிறது. ஆகவே, காடுகளிலிருந்து திருட்டுத்தனமாக விலையுயர்ந்த மரங்களும் விறகுக்கான மரங்களும் வெட்டி எடுத்து வரப்படுவதைத் தீவிரமாகக் கண்காணித்து, தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். குறிப்பாக சேலம் ஜில்லாவிலிருந்தும், வடிகாடு ஜில்லா செங்கம் தாலுகாவிலிருந்தும், குடியாத்தம் தாலுகாவிலிருந்தும் இன்னும் இதபோன்ற பல இடங்களிலிருந்தும் பக்கம்பள்ளையிண்டுகள் கனம் அமைச்சருக்கு வந்துள்ளன. அங்கெல்லாம் இது விஷயத்தில் தீவிர நடவடிக்கை எடுக்காத ஒரு நிலைமை இருக்குமானால், ஒரு பக்கத்தில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் செலவுபிடித்து காட்டை வளர்த்துக் கொண்டே போக, அதே நேரத்தில் இன்னொரு பக்கத்தில் காடுகளை அழித்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய நிலைமை நீடித்துக்கொண்டேதான் இருக்கும். இதில் சர்க்கார் தீவிர சுவனம் செலுத்தியாக வேண்டும்.

விவசாயத்திற்குத் தேவையான பசுந்தழை உரம் காட்டிலாகாவின் மூலம் கிடைக்கும்படிச் செய்ய வேண்டும். ரசாயன உரங்களைக் கொண்டு விவசாயம் செய்தால் நாளடைவில் விவசாயமே சரியான அளவு இல்லாமலே போகிற காரணத்தால் தழை உரங்கள் அதிகமாக உபயோகப்படுத்துவதன் மூலமாகத்தான் உற்பத்தியை அதிகப்படுத்த முடியும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். விவசாயிகளுடைய கருத்தும் அது தான். ஆகவே காட்டிலாகாவிலே, போதுமான அளவு தழை உரங்களையும் உற்பத்தி செய்வதற்கான முயற்சி செய்யப்படவேண்டும்.

குடியாத்தம் தாலுகாவிலே அரவடலா என்று சிறிய மலை இருக்கிறது. அந்த மலை மீது சுமார் நாலேந்து கிராமங்கள் உள்ளன. 1881-வது ஆண்டிலே வெள்ளையர் இருந்த காலத்தில், 'க்ளோஷர் ஏரியா' என்ற பெயரில் மூன்றடிப் பாதை அமைத்திருந்தார்கள். அதில் குதிரை, கழுதை தான் போகலாம். மனிதர்களும் போகலாம் என்ற நிபந்தனை பேரிலே அந்தப் பாதை அமைக்கப்பட்டது. அது இன்னும் விரிவுப்படுத்தப்படவில்லை. ஆனால், காட்டிலாகா கண்டிராக்டர்கள், அங்கிருந்து விறகுக்கைக் கொண்டுவருவதற்காக வேண்டி, காண்டிராக்ட் எடுத்த பிறகு, அவர்களையே சொந்த நலன்க் கருதி, அவர்களுடைய சொந்த பணத்தைக் கொண்டு, ஆபிரக்கணக்கான ரூபாய் செலவு செய்து, ஏதோ ஓரளவு ரோடு போட்டுக் கொண்டிருந்தாலுங்கூட, அது அவர்களுடைய லாரிகள், வண்டிகள் போக்குவரத்துக்குத்தான் பயன்படுகிறதே தவிர, அந்த மலை மீது இருக்கும் மக்களுக்குத் தேவையான உணவுப் பொருள்களையோ அல்லது மற்ற மற்ற பொருள்களைக் கொண்டு வருவதற்கோ, அல்லது மலை மீது விவசாயம் செய்யக்கூடிய பொருள்களைக் கீழே கொண்டு வருவதற்கோ முடியாத நிலை இருக்கிறது. சுமார் ஒன்பது மைல் தூரத்தில் மலைமீது

21st March 1959] [Sri V. K. Kothandaraman]

இருக்கக்கூடிய கிராமங்களுக்கு இன்றைக்கும் கூட கழுவை பேரிலேதான் சாமன்களைக் கொண்டு வரக்கூடிய அளவு நிலைமை இருக்கிறதென்றால் இது ரொம்பப் பரிதாபப்படக்கூடிய நிலைமையாகும். அங்கு போக்குவரத்துக்கான நிலைமை இல்லாத காரணத்தால், அங்கே அதிகாரிகள் கூட போவது கிடையாது. மணியக்காரர்கள், கணக்குப் பிள்ளைகள் கூட போவது இல்லை. இவர்களிடத்திலேயுள்ள ப்யூன்களைக் கொண்டு வரி வசூல் செய்கிறார்கள். மேலே இருப்பவர்களை அதிகார தோரணையில் கீழே வரச் சொல்லி வரி வசூலிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. வரிப்பணம் வசூல் செய்தும்கூட, ரோடு இருந்தும் கூட, போக்குவரத்து வசதிகள் அங்கே இல்லாத நிலைமையில், ஐந்து கிராமங்களாக இருந்தவை இன்றைக்கு மூன்று, நான்கு கிராமங்களாகி, ஒன்றிரண்டு கிராமங்கள் காலியாகக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கிராமங்களிலே இருக்கும் மக்களும் அவர்களுடைய வீடு வாசல்களை விட்டு, நிலத்தை விட்டு வருவதற்கும் மனமில்லாமல், வாழ்வதற்கும் மனம் இல்லாமல், கீழே வருவதற்கும் மனமில்லாமல், மிக மோசமான நிலைமையில் இருக்கிறார்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும். ஆகவே, எப்படி ஜவ்வாது மலையிலும், ஏலகிரி மலையிலும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நேரடியாகப் போய்ப் பார்வையிட்டதனால் எப்படி அங்கே மெட்டல் ரோடு போடுவதற்காக லட்சக்கணக்கான ரூபாயை ஒதுக்கியிருக்கிறாரோ அதே போன்று அரவடலா மலைக்கும் அவர் ஒரு முறை விஜயம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். காட்டிலாகா மான்யத்தில் ஏதோ நான் ரோடைப்பற்றிக் குறிப்பிடுகிறேன் என்று நினைக்கவேண்டாம். காட்டிலாகாவுக்கும் இந்த ரோடேக்கும் சம்பந்தம் இருக்கிறது. அதனால் தான் குறிப்பிடுகிறேன். அந்த மலை மேல் இருக்கும் கிராமங்கள் ரெவினியூ இலாகாவுக்குச் சம்பந்தப்பட்டவை. அந்தக் கிராமங்களைச் சுற்றிலும் உள்ள பகுதிகள் காட்டிலாகாவுக்குச் சம்பந்தப்பட்டவை. இந்தக் காட்டிலே நுழைந்துதான் ரோடு போகிறது. ஆகவே, காட்டிலாகாவின் விட முடியாது என்று மறுக்கிறார்கள். ரெவினியூ இலாகா சம்பந்தப்பட்ட மந்திரி மாதிரி தாராளமாக பலவந்தமாக வரி வசூல் செய்யக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்தக் காரணத்தால் தான் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நேரடியாக எப்படி ஜவ்வாது மலைக்கும் ஏலகிரி மலைக்கும் போய் வந்தாரோ, அதாவது கனம் அங்கத்தினர் திரு. கரிய கவுண்டரோடு போய் வந்தாரோ, அதேபோல், என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கும் அரவடலா மலைமீதுள்ள கிராமங்களுக்கும் தயவு செய்து வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர் அங்கு வந்து பார்வையிட்டாரானால், நான் சொல்வது எந்த அளவு உண்மை என்பதை நேரில் புரிந்துகொள்ள முடியும், புரிந்துகொண்டு அந்த ரோட்டை உடனடியாகச் செப்பனிட்டு போக்குவரத்துக்கு வேண்டிய உத்தரவிடுவார்கள் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அங்கு எத்தனாக அவர் வர வேண்டும் என்று குறிப்பாகச் சொல்கிறேன் என்றால், இதுவரையிலும் அந்தத் தொகுதியிலே தேர்தல் நடந்த காலத்திலேயும் சரி, அதற்குப் பிறகும் சரி, அந்த மலைமேலுள்ள கிராம மக்களிடம் போட்டுக் கேட்கப் போனதும் கிடையாது. பார்வையிட்டதற்குப் போனதும் கிடையாது என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் ரொம்ப தாழ்மையோடு ஞாபகப்படுத்தி, அரவடலா மலையைப் பார்வையிட்டு, இப்பொழுது இருக்கும் ரோட்டிலாவது வண்டிகள் போவதற்கு உத்தரவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காடுகளிலேயிருந்து விறகுளை வெட்டிக் கொண்டு வருவதற்கு மட்டும் பர்மிட் முறை இருக்கிறதே யொழிய, அந்தக் காட்டிலேயிருக்கும் மரத்தை வெட்டிக் கறியாக்கிக் கொண்டு வருவதென்றால், அதற்குப் பர்மிட் இல்லை என்ற நிலைமை இருக்கிறது. விறகுக்குள்ள டிமாண்ட்தான் கறிக்கும் அதிகப்படியாக இருக்கிறது. ஆகவே, இதற்கும் பர்மிட் கொடுக்கப்பட வேண்டும். இரண்டும் பர்மிட் மூலமாக தாராளமாகக் கொண்டுவரக்கூடிய நிலைமை இருக்கவேண்டும். விறகு, கறி எதுவாக இருந்தாலும், கழுவை மேலே தான் போட்டுக்கொண்டு வருகிறார்கள். நூற்றுக்கணக்கான கழுவைகள் இன்றைக்கும் அங்கே இருக்கின்றன. அங்கே இத்தகைய மோசமான ஒரு நிலைமை இருக்கிற காரணத்தால், போக்குவரத்துக்கு

[Sri V. K. Kothandaraman] [21st March 1959]

அனுமதிப்பதோடு கூட, விறகுக்கு எப்படி பர்மிட் கொடுக்கப்படுகிறதோ அதே போன்று சுட்ட கறிக்கும் கூட பர்மிட் வழங்கப்படவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

THE HON SRI M. BHAKTAVATSALAM : சார்க்கோலுக்குத் தடை இருக்கிறது என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். தடை இல்லை. தடை இல்லாததால் துஷ்பிரயோகம் செய்யப்படுகிறது. டிம்பர் டிரான்ஸ்போர்ட் மாதிரி கரிக்கும் ஒரு ரெஸ்ட்ரிக்டஷன் வைக்க வேண்டுமென்று வகையிலே சட்டத்தை மாற்றுவதற்கு யோசனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : எப்படியாவது வண்டிப்போக்குவரத்துக்கு அனுமதித்தால் போதுமானது. அந்த அளவு கனம் மந்திரி அவர்கள் உத்தரவிட்டால் போதுமானது. இப்பொழுது போகக்கூடாது என்ற நிலைமை தான் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. பெரிய கண்டிராக்டர் கொண்டு வருவதென்றால் தடை இல்லை; ஆனால், எழை மக்கள் சள்ளி பொறுக்கி அதைக் கொண்டு போய் டவுனிலே விற்பனை பண்ணி வாழ்க்கை நடத்தக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறார்களே அவர்கள்தான் காட்டிலாகாலிலே அங்கே இருக்கும் சிப்பந்திகளுடைய கண்ணுக்குப் படுகிறார்கள். தலை காய்ந்து, சள்ளி பொறுக்கி எடுத்துக்கொண்டுபோய் விற்கிறார்களே அவர்களுடைய கத்தியைப் பிடுங்கிக் கொள்வது, சுமையைப் பிடுங்கிக் கொள்வது, கேசு போடுவது, அபராதம் இத்தனை போட்டோம் அத்தனை போட்டோம் என்று நிலைமை அங்கே இருக்கிறது. ஆகவேதான், காட்டிலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் தீவிர கனம் செலுத்தப்பட வேண்டும். அதற்காக வி.ஐ.டி. போன்ற அதிகாரிகளைப் போட்டு, தீவிர நடவடிக்கை எடுப்பதன் மூலமாகத்தான் அந்த இலாகாலிலே இருக்கும் ஊழல்களைப் போக்க முடியும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, கடைசியாக, அரவடா கிராமத்திற்கு போக்குவரத்துக்காக ரோடு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI T. KARIA GOUNDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, எனது மதிப்பிற்குரிய நண்பர் அவர்கள் காடு பற்றி பேசியபோது இரண்டு பேரைக் குறிப்பிட்டார்கள். என்னைப்பற்றியும் குறிப்பிட்டார். என் காட்டில் லட்சக் கணக்கான ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. ஆனால் அவர் காடு வருமானம் இல்லாதது காடு என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கும் காட்டு இலாகா மான்யத்தை முழுமனதுடன் ஆதரிக்கிறேன். சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற தீவிர முயற்சிகளினாலே நீலகிரி மலையில் மைசூர் பக்கம் போகின்ற பகுதியில் உள்ள இடங்களைப் போய்ப் பார்ப்போமேயானால் எவ்வளவு காரியங்கள் நடந்திருக்கிறது என்பது தெரியும். பல லட்சக் கணக்கான தேக்கு மரங்கள் வளர்க்கப்பட்டு, இந்த நாட்டின் செல்வம் பெருக்கிலே எவ்வளவு தீவிரமாக, அக்கறையோடு முனைந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்லாமல் எல்லோருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். ஆனால் இந்தக் காடு வளர்ப்பதிலே இருக்கிற தீவிர முயற்சியைப் போல அழித்துக்கட்டுவதிலும் கூட தீவிர முயற்சி எடுத்துக்கொள்கிறவர்களைத் தடுக்க வேண்டுமென்று பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். என் தொகுதியிலே பல ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் மலை அடிவாரத்தில் சர்க்காருக்குச் சொந்தமான ரிசர்வ் பாரஸ்டாக இருப்பதினாலே பலர் திருட்டுத்தனமாக வெட்டிக்கொண்டு போய்விடுகிறார்கள். சுதந்திரம் வந்துவிட்டது என்று பேசினால் திருட்டுத்தனமாக காட்டு இலாகாவுக்குச் சொந்தமான மரங்களை வெட்டிக்கொண்டு போவதற்கும் சுதந்திரம் வந்து விட்டதோ என்று நினைத்து வருந்த வேண்டியதாக இருக்கிறது. நான் சொன்ன வருஷ வருஷ செலவுத் திட்ட மானியக் கோரிக்கையின் போது இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் குறிப்பிட்டு—போலீஸ் பாதுகாப்பு அந்தப் பிரதேசங்களுக்கு வேண்டும் என்று சபையில் கேட்டுக் கொண்டேன். நல்ல காடுகளை செழிப்பாக வளர்க்க வேண்டுமென்றால் இம்மாதிரியாக திருட்டுத்தனமாக வெட்டிக்கொண்டு போவதைத் தடுக்க

21st March 1959] [Sri T. Karia Gounder]

வேண்டும். காடுகள்தான் நம் நாட்டின் செல்வம். பெரிய பெரிய காடுகள் இந்த நாட்டில் இல்லாததே காரணமாகத்தான் மழைசுடக் குறைவோ என்று அஞ்ச வேண்டியிருக்கிறது. காடுகள் இருந்தால்தான் மழையும் அதிகம் கும். என் தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில், பெரும்பாலும் சந்தண மரம் உற்பத்தி ஆகிறது. அதனால் சர்க்காருக்கு வருடம் ஒன்றுக்கு 50 லட்சம் ரூபாய் கிடைக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தச் சந்தண மரங்களையே திருட்டுத்தனமாக வெட்டி எடுத்துக்கொண்டு போகிறார்கள். இதை மீண்டும் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் எனது தொகுதியில் உள்ள ஜவ்வாது மலையில் மட்டும் முப்பதாயிரம் மக்கள் வாழ்கிறார்கள். ஒரு வசதியும் இல்லாமல் வாழ்கிறார்கள். அந்த இடத்தில் உள்ள மக்களுக்கு நிலம் சொந்தம் கிடையாது. சர்க்காரிடத்திலிருந்தும் கொடுப்பதற்கும் சட்டத்தில் இடம் இல்லை. அங்கே ஒரு வசதியும் இல்லாமல் மக்கள் வாழ்ந்து கொண்டிருப்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் என் தொகுதிக்கு—மலைக்கு—சுற்றுப்பிரயாணம் செய்ய வந்திருந்த போது தான் கண்டார்கள். அதற்குப் பிற்பாடுதான் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை சந்தோஷத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்களுக்குப் பள்ளிக்கூடம், வீட்டு வசதி, மற்றும் வைத்திய வசதி எல்லாம் இன்றைக்கு செய்து கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால் குடி தண்ணீர் வசதியைப் பற்றி நானது வரையில் யாதொரு முயற்சியும் எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த வருஷத்தில் ஒதுக்கப்படுகிற மானியத்திலிருந்தாவது அந்த மலையில் வாழும் மக்களுக்கு குடி தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதாக நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக இன்றையதினம் ஏலகிரி பிரதேசத்தில் வாழும் மக்களுக்கு ரோடு வசதியே இல்லாமல் இருக்கிறது. சர்க்கார் இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பாகவே ரோடு வசதி செய்ய வேண்டும் என்கிற ஒரு திட்டத்தை வகுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தத் திட்டத்தை காட்டு இலாகா நிறைவேற்ற வேண்டுமா? அல்லது மராமத்து அமைச்சர் அவர்களுடைய கையில் அந்தப் பொறுப்பு இருக்கிறதா என்பதை நான் புரிந்துகொள்ள வில்லை. காரணம் இரண்டு வருஷ காலங்களாக அந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப் படாமலேயே இருந்து வருகிறது. இதற்குக் காரணம் தெரியவில்லை. உடனடியாக இந்த ஏலகிரிக்கு ரோடு போடும் திட்டத்தை நிறைவேற்றிக் கொடுக்க வேண்டுமாய் நான் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுவும் தவிர, நரிகுறவர்களைப்பற்றிச் சென்ற வாரத்தில் கூட இந்தச் சட்டசபையில் கேள்வி கேட்கப்பட்டது. தமிழ் நாட்டில் பிறந்து, தமிழ் நாட்டிலேயே அவர்கள் வாழ்ந்து வருபவர்களாகத்தான் நான் நினைக்கிறேன். இன்றையதினம் டல நூற்றுக்கணக்கான குடும்பங்கள் வீட்டு வசதி இல்லாமல், நில வசதி இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். என் தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில் செங்கம் பகுதியில் ரோடு பாதையில் உநேகம் நரிக்குறவர் குடும்பங்கள் இருக்கின்றன. அவர்களுக்கு சர்க்கார் மலை அடிவாரத்தில் தங்களுக்குச் சொந்தமாக இருக்கக்கூடிய புறப்போக்கு நிலங்களை தலா 5 ஏக்கர் வீதமாவது கொடுப்பார்களே யானால், மிக்க வசதியாக இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இது விஷயமாக நான் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் கூட நேரில் சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால், அங்கே காட்டு இலாகாவின் என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால், இந்த நிலங்களை கொடுக்க முடியாது என்று சொல்கிறார்கள். முன் ஒரு காலத்தில் டல நூறு வருஷங்களுக்கு முன்னால் அங்கே பல கிராமங்கள், ஆயிரக்கணக்கான குடும்பங்கள் வாழ்ந்து வந்திருக்கின்றன என்பதற்குரிய உடையானங்கள்—அழிக்கப்பட்ட வீடுகள், கிணறுகள், மதில் சுவர்கள்—போன்ற உடையாளச் சுவடுகள் எல்லாம் தென்படுகின்றன. இந்தப் பிரதேசத்தையாவது நரிக்குறவர்களின் குடும்பங்கள் ஒன்றுக்கு தலா 5 ஏக்கருக்குக் குறையாமல் நாம்

[Sri T. Karia Gounder] [21st March 1959]

கொடுக்க முன்வந்தால், வீடு இல்லாமல், நிலம் இல்லாமல், நாடோடிகளாக இந்த நாட்டில் லேந்து திரிந்து வாழ்கிற ஒரு கூட்டத்து மக்களுக்கு நிரந்தரமாக ஓரிடத்தில் இருந்து தொழில் செய்து வாழ்வதற்குரிய வசதிகளைச் செய்து கொடுத்த பெருமை நமக்கு உண்டாகும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தழை உரம் பற்றி நண்பர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். தழை உரம் சர்க்காரினாலேயே ஏலம் விடப்படுகிறது. எல்லாவற்றிற்கும் விலை வாசியாய்ந்துவிட்டது என்று சொல்கிறார்கள். 1938-ம் ஆண்டுக்கு முன்பு ஒரு வண்டி தழை உரம் 2 ரூபாய்க்கு வாங்கியது போக இன்றைக்கு 16½ ரூபாய் அதற்குக் கட்ட வேண்டியிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல் பாஸ் வழங்குவதன் மூலமாக இரண்டரை ரூபாய் வாங்குகிறார்கள். அந்த மலைக் காடுகளில் தானாக உற்பத்தியாகிற இந்தத் தழை உரத்தைக் கொண்டு வருவதற்கு இவ்வளவு ரூபாய் செலவழிக்கவேண்டி இருக்கிறது. எத்தனையோ கோடிக்கணக்கில் விவசாய அபிவிருத்திக்கு நாம் செலவு செய்துகொண்டிருக்கும்போது—வண்டித் தழை உரத்திற்குப் பணம் வாங்கிக்கொள்ளட்டும். அதை எடுத்துக்கொண்டு வருவதற்காக பர்மிட் பாஸ் வழங்குவதற்காக இரண்டரை ரூபாய் கட்ட வேண்டும் என்பது இல்லாமல் இதையாவது இலவசமாகப் பர்மிட் வழங்க சர்க்கார் முன்வந்தால் மிகவும் பிரயோசனமாக இருக்கும் என்று நான் சொல்கிறேன். தஞ்சை ஜில்லா போன்ற மாவட்டங்களில் மலைப் பிரதேசங்கள் இல்லாமைமயினால் பசுந்தான் உரம், தழை உரம் கிடைப்பது கடினமாக இருக்கலாம். ஆனால் இந்த மலைப் பிரதேசங்களில் தழை சத்து ஏராளமாகக் கிடைப்பதினால் பர்மிட் வழங்குவதையாவது இலவசமாக வழங்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்பதாக அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். விவசாய இலாகாவின் மூலமாகவாவது அந்தப் பகுதியில் உள்ள நிலச்சுவாந்தார்களுக்கு எவ்வளவு செலவு நில்ம் இருக்கிறது என்று கணக்கிட்டு, அதற்குத் திற்படி தழை உரம் எடுத்துக்கொள்வதற்கு பர்மிட் வழங்க—இலவசமாக வழங்க ஏற்பாடு செய்தால் மிகவும் பிரயோசனமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எலகிரி மலையைப்பற்றி நான் ஏற்கனவே சொல்லிவிட்டேன். அந்த மலையின் காப்பி உற்பத்தி செய்கிறார்கள். தேயிலை உற்பத்தி செய்கிறார்கள். மற்றும் பல தாலியங்கள் உற்பத்தி செய்கிறார்கள். ஜவ்வாது மலையைப் போலவே அந்த மலையின் மேலும் மக்கள் வசிப்பதற்கு முடியும். ஆனால் போக்கு வரத்து வசதி இல்லாததின் காரணமாக இன்றையதினம் அங்கே விளையக்கூடிய பொருள்களை எல்லாம் தலைச் சுமையாகவே கீழே சுமந்துகொண்டு வருகிறார்கள். அவர்களுடைய கஷ்டத்தை நிவர்த்தி செய்ய சர்க்கார் தீவிர முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே மாதிரி சேலம் ஜில்லாவில் டேனிஷ் பேட்டி ரயில் ஓரத்தில் போகும்போது அங்கே ஏறக்குறைய 3 ஆயிரம் ஏக்கரா நிலம் தரிசாகக் கிடைப்பதாகச் சொன்னார்கள். அந்த நிலங்களை எல்லாம் விவசாயத்திற்கு ஸாய்க்குள்ளதாகச் செய்து, நிலம் இல்லாத விவசாயிகளுக்குப் பகிர்ந்து கொடுத்தால், உணவு தட்டுப்பாட்டின் சிரமம் குறையும் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக எங்களுடைய தொகுதியில் செங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில் திருட்டுத்தனமாக மலையில் உள்ள சாமான்களைக் கொண்டுபோவதைத் தடுக்க கனம் அமைச்சர் அவர்கள் போலீஸ் தனி இலாகாவுக்காவது உத்தரவு போடவேண்டும். நமக்கு லட்சக்கணக்கான வருமானத்தைக் கொடுக்கக்கூடிய காட்டுப் பிரதேசங்களை வளப்படுத்தி, அங்கே காட்டுச் செல்வத்தை அதிகமாக்க தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதோடு காட்டு இலாகாவிற்காக அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கும் மானியத்தை முழுமனதுடன் ஆதரிக்கிறேன். வணக்கம்,

21st March 1959]

SRI J. MATHA GOWDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தக் காட்டிலாகா மான்ய கோரிக்கையை ஆதரித்து என் கருத்துக் களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நீலகிரி ஜில்லாவில் இருக்கக்கூடிய காட்டிலாகாவைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். முதுமலைப் பகுதியிலே இருக்கக் கூடிய சில மரங்களை நட்டு காட்டை ஏற்படுத்த முடியும். அதே முறையில் இன்றைக்கு முதுமலைப் பகுதியில் தேக்கு மரங்களை நட்டு நல்லவிதமாக பயிர் செய்ய முடியும். ஆனால் கூடலூர் பகுதியில் உள்ள பாரஸ்ட் டிபார்ட்மென்ட் உயர்ந்த மரங்களை மறைத்துவிட்டார்கள். அது மட்டும் அல்ல. அங்கு இருக்கக் கூடிய விலை உயர்ந்த மரங்கள் கேரளாவிற்குக் கொண்டு போகப்பட்டது. டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸர் சரியான முறையில் கவனிக்காத காரணத்தால் கூடலூர் உள்ள 14 ஆயிரம் ரூபாய் பெருமானமுள்ள இரண்டு துண்டு ரோஸ் உட்டை கோளாவிற்குக் கொண்டுபோக முயற்சி செய்யப்பட்டது. ஆனால் அங்குள்ள பொது ஜனங்கள் கண்டுபிடித்துவிட்டார்கள். அதில் ஒரு பகுதி கோழிக்கோட்டிற்குப் போய்விட்டது. மற்றொரு பகுதி கூடலூரில் இருக்கிறது. நானும் கூட கோழிக்கோட்டிற்குப் போய்ப் பார்த்தேன். அது விஷயமாக ஒரு முயற்சியும் செய்யவில்லை. ஒரு வேளை கேரளாவிற்குப் போவதற்கு இந்த பாரஸ்ட் இலாக்காவிலே மறைமுகமாக உதவி செய்கிறார்கள் என்ற அபிப்பிராயம் நிலவுகிறது. இதைப்பற்றி பிளானிங் போர்ட் மீட்டிங்கில் கேட்டிருந்தேன். அதற்கு டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸர் கொடுத்த பதில் திருத்தகரமாக இல்லாமல் இருக்கிறது. இவ்வாறு 14 ஆயிரம் மதிப்புள்ள மரங்களை கேரளாவிற்குத் தரக்கொண்டு போய்விட்டதை டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸர் கவனிக்காதது பற்றி வருத்திகிறேன். அங்குள்ள நல்ல மரங்களை எடுத்துவிட்டு தீப்பெட்டி, மரங்களை உற்பத்தி செய்கிறார்கள். இதனால் பல விலை உயர்ந்த மரங்கள் பாழாகப்போகின்றன. சர்க்காரிடம் தீப்பெட்டி மரங்களை உற்பத்தி செய்வதாகச் சொல்லுகிறார்கள். அதனால் இந்த விலை உயர்ந்த மரங்கள் எடுக்கப்படுகின்றன. ஆகவே சர்க்கார் நல்ல விலையுள்ள உயர்ந்த மரங்களை எடுத்துவிட்டு தீப்பெட்டி மரங்களை உற்பத்தி செய்யக்கூடாது என்று ஒரு உத்திரவு போட வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதகையில் இருக்கக்கூடிய டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸர் நல்ல விதமாகக் கவனித்து வருகிறார். ஆனால், கூடலூரில் இருக்கும் டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸர் சரிவர வேலை செய்வதில்லை. இந்த பாரஸ்ட் பூமியில் அங்குள்ள நிலங்களை விவசாயம் செய்வதற்குக் கொடுத்தால் சர்க்காருக்கு நன்றாக இருக்கும். நல்ல நெல் விளையக் கூடிய பூமிகள் எல்லாம் இந்த பாரஸ்ட் பூமியில்தான் இருக்கிறது. இது ஒரு பாரஸ்ட் ஏரியாகவாகவும் இல்லை. அங்கே மழையும் கூட சரியாக பெய்வது கிடையாது. ஆகவே அந்தப் பகுதியில் நெல் விளைவதற்கு பாரஸ்ட் டிபார்ட்மென்ட் அனுமதி கொடுத்து பயிர் செய்வதற்கு வசதி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு பாரஸ்ட் அதிகமாக வளர்ப்பதுதான் சர்க்காரின் நோக்கம். அவர்கள் முன் வைத்திருக்கக் கூடிய டார்ஜெஸ்டிப் பூர்த்தி செய்ய சர்க்கார் மட்டும் அல்ல, நாங்களும் அக்கறை கொண்டுதான் இருக்கிறோம். நாங்களும் இந்தக் காடுகளைப் பாதுகாத்துக்கொண்டுதான் இருக்கிறோம். காடுகள் அதிகமாக இருந்தால் மழையும் அதிகமாகப் பெய்யும். அடுத்த தடவை உதகைக்கு வருபோது கனம் அமைச்சர் அவர்களை ரிசர்வ் பாரஸ்ட் ஏரியாவிற்குக் கொண்டுபோய்க் காண்பிக்கிறேன். அங்கே மரங்கள் இருக்கிறதா, இல்லையா என்று பார்த்துவிட்டு, நெல் பயிரிடுவதற்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, அங்குள்ள கிளாஸ் 1 பஞ்சாயத்தில் நிலங்களை வைத்திருப்பவர்கள் யூதா லிப்ட்ஸ் மரங்களிலிருந்து விறகு எடுத்துக்கொள்வதானால் டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸர் உத்தரவு இல்லாமல் வெட்டக்கூடாது என்ற உத்தரவு இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், அங்குள்ள மரங்களை வெட்டினால், காடுகள் அழிந்துவிடும் என்று இந்த உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதைப் பற்றி டிஸ்ட்ரிக்ட் பாரஸ்ட் ஆபீஸரைக் கேட்டால் அவர் கலெக்டரிடமிருந்து உத்தரவு வரவேண்டும். அப்பொழுதுதான், மரங்கள் வெட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்படும் என்று அவர் சொல்கிறார். கிளாஸ் 2 பஞ்சாயத்துக்களில் இருக்கக்கூடிய மரங்களை

[Sri J. Matha Gowder] [21st March 1959]

வெட்டுதற்கு உத்தரவு வேண்டியதில்லை. ஆகவே இந்தப் பஞ்சாயத்து எஸ். பி. ஸ்டீவ் விஜயகாசு மரங்கள் வெட்டுவதற்கு உத்தரவு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். டிஸ்ட்ரிக்ட் பார்ஸ்ட் ஆபீஸரிடமிருந்து பர்மிட் வாங்கினால்தான் விறகு வெட்ட முடியும் என்று திருப்பதால் இங்கு இரண்டு மூன்று ஏக்கர் நிலங்களில் மரம் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே இரண்டு மூன்று ஏக்கர் நிலங்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் இதனால் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ரிசர்வ் பார்ஸ்டில் கால்நடைகள் நுழைவதற்கு பாஸ் வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. இப்படி அரசாங்கத்திற்கு ஒன்றும் அதிக ரொமானம் வந்துவிடாது. இதனால் ஏன் அங்குள்ள மக்களின் வெறுப்பை சம்பாதித்துக்கொள்ள வேண்டும். ஆகவே, சர்க்கார் தாராளமாகக் கால்நடைகளை மேய்ப்பதற்கு உத்தரவு போடவேண்டும். தவிர, ரெவினியூ பார்ஸ்ட் பகுதியிலே சில கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அங்குள்ள மக்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்கு நிலம் இல்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு ரிசர்வ் பார்ஸ்டில் இரண்டு ஏக்கர் நிலம் கொடுத்து அவர்களுக்கு உதவி வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் அவர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொள்வதற்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைப் பணிவன்புடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கிராமப் பகுதியில் இரு கிராமங்கள் கிராமத்திற்குப் பக்கத்தில் வீடுகள் கேட்டால் ஜில்லா பார்ஸ்ட் ஆபீஸரே (டி. எம். ஏ. வே) அவைகளை அவர்களுக்குக் கொடுக்கலாம் என்று சர்க்கார் தயவு செய்து உத்தரவு போட்டால் நன்றாக இருக்கும். எனவே அதற்கான உத்தரவைப் போட வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் நீலகிரியிலுள்ள கிராமத்திற்குப் பக்கத்தில் மரங்கள் நடக் கூடாது. கிராமங்களுக்குப் பக்கத்தில் மரங்களை நட்டுகாடு வளர்த்தால் காட்டு மிருங்குகள் அங்கு வந்து புருந்துவிடுகின்றன. சமீபத்தில் அங்கே ஒரு இடத்தில் கிராமத்திற்குப் பக்கத்தில் சில இடங்களை காட்டு இலாகாவிற்கு ஒதுக்கி அங்கு காடுகளை வளர்த்ததால் அங்கே ஒரு பெரிய புலிவந்துவிட்டது. ஆகவே, கிராமங்களுக்குப் பக்கத்தில் மரம் நடக்கூடாது. கிராமங்களிலிருந்து ஒரு மைலுக்கு அப்பால் மரங்களை நடலாம். இப்போது அங்கே சாதாரணமாக யூசுலிப்ட்ஸ் மரங்களை நடுகிறார்கள் அவைகளை ஒரு மைலுக்கு அப்பால் நடவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

* SRI K. GOPALA GOUNDER : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, காட்டிலாவிற்கான மான்ய கோரிக்கை என் பேரில் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். எங்கள் தாலுகாவில் காட்டிலாவிற்குரிய பிரதேசத்தில் 32,000 ஏக்கர் நிலம் இருக்கிறது. அவ்வளவு வில் தாரமான காட்டுப் பிரதேசத்தைக் கண்காணிக்க முன்பு 20 வாட்சர்ஸ் இருந்தார்கள். இப்போது அதைக் கண்காணிக்க 2 கார்டுகளும் 6 வாட்சர்களும் தான் இருக்கிறார்கள். இவர்களால் இந்த 32,000 ஏக்கர் நிலத்தை சரியாகக் கண்காணிக்க முடியவில்லை. எனவே, அங்கே முன்பு போல 20 வாட்சர்களை நியமித்தால்தான் அந்தக் காடு நன்றாகப் பராமரிக்கப்படும்.

இப்போது காடு வளர்க்கும் திட்டத்தில், காட்டில் சுமார் 500-600 ஏக்கரில் கன்றுகள் வைக்கப்படுகின்றன. ஆனால் அவைகளுக்குச் சரிவர தண்ணீர் வார்க்கப்படாததால் அவைகள் சரியாக வளராமல் போய்விடுகின்றன. ஆகவே அங்கே நல்ல கிணறுகளை வெட்டி அவைகளுக்குத் தண்ணீர் ஊற்ற ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

காடுகளிலிருந்து தழைகள் எடுத்துக் குடித்தற்கான பாஸ்கள் வாங்குவதற்கு, எங்கள் பிராந்தியத்திலுள்ளவர்கள் திண்டிவனம் சென்று வரவேண்டியிருக்கிறது. அவர்கள் செஞ்சி பார்ஸ்ட் ஆபீஸிலிருந்தே வாங்கிக் கொள்வதற்கு வகை செய்யும் நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

21st March 1959] [Sri K. Gopala Kovunder]

காடுகளில் சருகுகள் உதிர்கின்றன. அவைகள் மழை காலங்களில் வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்படுகின்றனவே தவிர, அவைகள் மற்றவர்களுக்கு, உபயோகப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. அவைகளை எடுத்துவந்து எருவாக உபயோகிப்பதற்கு விவசாயிகளுக்கு பர்மிட் கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எங்கள் தாலுக்காவில் அண்ணமங்கலம் கிராமத்தில் 5,000 ஏக்கர் நிலங்கள் குடிமராமத்தில் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. அதில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் சொந்தமாகவே ஆட்களை வேலைக்கு அமர்த்தி காடு வளர்த்து வருகிறார்கள். இது சம்பந்தமாக சர்க்காருக்கு பல விண்ணப்பங்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. காட்டிலாகா அதிகாரிகள் அங்கே வந்து சர்வே செய்வதை ருசினார்கள். அந்த நிலங்களை காட்டிலாகா எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

காடுகளில் வாட்சர்களை நியமிக்கும் விஷயமாக ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். எங்கள் பிராந்தியத்தில் உள்ள காடுகள் முன்பு பஞ்சாயத்திடம் இருந்தபோது இருவர்கள், ஹரிஜனங்கள் முதலியவர்கள் வாட்சர்களாக நியமிக்கப்பட்டு வந்தனர். சர்க்காரும் அதே மாதிரி ஏழை ஹரிஜனங்களையும், இருவர்களையும் வாட்சர்களாக நியமித்தால் நன்றாக இருக்கும். அவர்களை வாட்சர்களாக நியமித்தால் அவர்கள் பயந்த சபாவத் துடன் காடுகளை நன்றாகப் பராமரிப்பார்கள். எனவே அவர்களுக்கு இந்த விஷயத்தில் சலுகை கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். உரிய பெர்மிட்டுகள் பெற்றவர்களின் அனுமனைக் காடுகளில் மேய்கின்றன. அவைகளுக்கு அங்கே குடி தண்ணீர் வசதி இல்லை. அங்குள்ள குளங்கள் மண்ணும் சருகும் நிறைந்த தூர்ந்து போயிருக்கின்றன. அதன் காரணமாக அவைகளில் தண்ணீர் இல்லை. அவைகளை சர்க்கார் ரிப்பேர் செய்து கொடுத்தால் அங்கு மேயும் ஆடு மாடுகளுக்கு குடி தண்ணீர் வசதி ஏற்படும். எனவே அவைகளை உடனடியாக மராமத்து செய்ய வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முன்பு காட்டிலாகா அதிகாரிகளுக்கு காடுகளுக்குப் பக்கத்தில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருந்தன. அவைகள் எலத்திற்கு விடப்படன. அவர்களுக்கு முன்போலவே காடுகளுக்குப் பக்கத்திலேயே வீடுகள் கட்டிக் கொடுத்தால், அவர்கள் அங்கேயே தங்கியிருந்து காடுகளை நன்றாகப் பராமரிக்க முடியும். எனவே அவர்களுக்குக் காடுகளுக்குப் பக்கத்தில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொண்டு எண்ணிறுரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI M. A. B. ARUMUGHASAMY : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் பிரேரேபித்திருக்கும் காட்டிலாகா மானிய கோரிக்கையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நாட்டின் செல்வங்களில் ஒன்றாகிய காட்டுச் செல்வமானது நன்றாகப் பராமரிக்கப்பட்டு பாதுகாக்கப்பட்டால் அது உணவுப் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு உதவும் என்பது என் எண்ணம். காடுகள் நன்றாக வளர்க்கப்பட்டு பாதுகாக்கப்பட்டால் மழை சரிவரப் பெய்யும். மழை சரிவரப் பெய்தால் நாம் விவசாயத்தைப் பெருக்கி உணவுப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க முடியும். காடுகளை நன்றாக வளர்த்துப் பாதுகாப்பதற்கு நமது அமோங்கத்தார் எடுத்திருக்கும் நடவடிக்கைகளை நான் மிகவும் பாராட்டுகிறேன். காடுகளை நல்ல ஜாதி மரங்களை, குறிப்பாகத் தேக்கு, தோதகத்தி, சந்தன மரம், வாட்டில், திக்குச்சி மரம் ஆகிய மரங்களை வளர்த்தால் அவைகளை விற்கும்போது நமக்கு நல்ல பணம் கிடைக்கும்.

சர்க்காரில் காடுகளில் ஆடு மாடுகள் சென்று மேய்வதிலும், அங்கே காய்ந்துபோன மரங்களைக் கொண்டுவந்து விற்காக எரிப்பதிலும், அங்கேயிருந்து தழைகள், சருகுகள் முதலியனவகளை உரமாகப் பயன்படுத்துவதற்காக எடுத்துப் போவதிலும் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. விவசாயிகள் அதற்கான பர்மிட்டுகளை இலகுவாகப் பெறுவதற்கு வகை செய்யும் முறையில் சர்க்கார் ஏற்பாடுகள் செய்தால் நன்றாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

[Sri M. A. B. Arumughasamy] [21st March 1959]

எங்கள் பகுதி ஜமீன் பிரதேசமாக இருந்தது. கொஞ்ச காலத்திற்கு முன்புதான் எங்கள் பகுதி சர்க்காரால் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. எங்கள் பகுதியில் மலையடிவாரங்களில் மரங்கள் அடர்த்தியாக இல்லாத இடங்களில் விவசாயிகள் மரங்களை வெட்டி அந்த இடங்களில் விவசாயம் செய்து வந்தார்கள். அவர்களை அந்த இடங்களிலிருந்து அப்புறப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை காட்டிலாகா அதிகாரிகள் எடுத்திருக்கிறார்கள். 1957-ம் வருடம் செப்டம்பர் மாதம் எங்கள் மராமத்து இலாகா பகுதிக்கு மராமத்து இலாகா அமைச்சர் வந்திருந்தபோது அவரிடம் இதை விவரமாகத் தெரிவித்தோம். அங்குள்ள விவசாயிகளை எல்லோரும் மலையடிவாரத்திலுள்ள காடுகளில் தாங்கள் மரங்களை வெட்டிப் பயிரிட்டு வந்துள்ள நிலங்களை தங்களுக்கே பட்டா செய்து தர வேண்டுமென்று சர்க்காருக்கு மனுக்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். அவைகள் பேரில் இன்னும் எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. அந்த மனுக்களை சீக்கிரம் பரிசீலித்து, அவர்கள் கோரியுள்ளபடி அவர்கள் பயிரிட்டுவந்த காட்டு நிலங்களை அவர்களுக்குத் தர உத்தரவு போட வேண்டுமென்று சர்க்காரைப் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இவர்கள் அந்த நிலங்களில் பயிரிட்டு வரும் வழக்கம் அந்த ஜமீன் பிரதேசத்தில் தொன்றுதொட்டு இருந்த வந்திருக்கிறது என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கனம் அமைச்சருக்கு ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

எங்கள் பகுதியில் விவசாயிகள் காடுகளிலிருந்து உரத்திரகான தழைகளை எடுத்துவருவதில் மிகுந்த கஷ்டம் இருக்கிறது. இக்கஷ்டத்தைப் போக்க வேண்டும். விவசாயிகள் சர்க்கார் காட்டிலாகாவைச் சேர்ந்தவையாக இல்லாத இடங்களிலிருந்து உரத் தழைகளை எடுத்து வந்தாலும் கூட காட்டிலாகா சிப்பந்திகள் அவர்களை மிகவும் துன்பப்படுத்துகிறார்கள். அவர்கள் பேரில் கோர்ட்டில் வழக்குத் தொடருகிறார்கள்; இவ்வாறு ஏழைத் தொழிலாளர்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் கொடுத்துவருகிறார்கள் என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கனம் அமைச்சருக்கு ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

10-10
a.m. இந்தக் கஷ்டங்களை உடனடியாக நிவர்த்திப்பதற்கு சர்க்கார் சம்பந்தப்பட்ட ஜில்லா அதிகாரிகளுக்கு, விரகு, விவசாயத் தழைகள் இவைகள் படைக்கத் தகுந்த பரமிட்டுகளை அந்தந்த இடங்களிலுள்ள கிராம முன்சீபர்கள் மூலமாகவோ, அல்லது கணக்குப்பின்கள் மூலமாகவோ கொடுப்பதற்குத் தகுந்த வசதி செய்து கொடுத்தால் அந்தப் பகுதியிலுள்ள மக்களுக்கு அது மிகவும் உதவிகரமாயிருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குறிப்பாக, மண் அரிப்புத் திட்டத்தின்கீழ் சர்க்கார் ஒதுக்கிப் பருக்கும் தொகையை கொடைக்கானல் மலைப் பகுதிகளிலுள்ள மலைத் தோட்ட விவசாயிகளுக்கு, கல் கோட்டை கட்டி மண் அரிப்பைத் தடுக்க அவர்கள் எடுத்துவரும் முயற்சியில் இப்போது ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகையை சம்பந்தப்படாத தாசில்தார் மூலம் அவர்களுக்கு ஓரளவு தகுந்தபடி மானியம் கொடுத்து மண் அரிப்பு திட்டம் அந்த விவசாயிகளுக்கு பலன் தரத் தக்க விதத்தில் செய்ய வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக, எனது தொகுதி ஜமீன் பிரதேசத்தில் இருந்தபோது பொதுமக்கள் அனுபவித்துவந்த சலுகைகள் சர்க்காரின் கையிலே அந்த இடங்கள் வந்தவுடன் அந்தச் சலுகைகள் புராவும் மறுக்கப்பட்டு, நியாயமான சலுகைகள் கூட அவர்கள் அனுபவிக்க முடியாமல் இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, அவர்களுக்கு முன்பு கிடைத்துவந்த சலுகைகளை நீடித்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI A. VEDARATHNAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நம்முடைய நாட்டில் மழைவளம் குன்றியதற்குக் காரணம் காட்டு வளம் குன்றியதே. காடு செழிப்பாக வளர்க்கப்படுமானால் அந்தளவிற்கு மழை வளமும் பெருகும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. பூமிக்கு அடியில் இருக்கிற ஏராளமான சப்-ஸாயில் வாட்டர்-ஐ நீராவியாக மாற்றும்

21st March 1959] [Sri A. Vedarathnam]

சக்தி தாவரங்களுக்குத்தான் உண்டு என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. கணக் கொடுத்திருக்கிறார்கள், ஒரு தென்னீர மரம் ஒரு நாளில், 24 மணி நேரத்தில் 24 காலன் தண்ணீரை நிராவியாக மாற்றுகிறதென்று. ஆகவே, இதை விடப் பெரிய மரங்கள் எவ்வளவு மடங்கு தண்ணீரை நிராவியாக மாற்றக் கூடிய சக்தியுள்ளது என்பதை அதிலிருந்து ஊகித்துக்கொள்ளலாம். ஆகவே, மழைமவளம் பெருகவேண்டுமென்றால், காட்டு வளம் பெருக வேண்டியது எவ்வளவு அவசியம் என்பதை நான் அதிகமாக குறிப்பிடத் தேவையில்லை. காட்டுக்காக ஒதுக்கிய நிலங்கள் ஏராளமாகயிருக்கின்றன. அந்த இடங்களில் காடும் இல்லாமல் வேறு சாகுபடியும் இல்லாத நிலையில் இருக்கின்றன. பலர் அதைச் சாகுபடிக்கு வேண்டுமென்று கோருகிறார்கள். காட்டுக்காக ஒதுக்கிய பிரதேசங்களை அவர்களுக்கு சாகுபடிக்குக் கொடுக்காமல் இருப்பது நல்ல கொள்கைதான். ஆனால் காடுகளை உற்பத்தி செய்வது மிகவும் அவசியமாகும் என்பதை நான் இங்கு குறிப்பிட விரும்புகிறேன். யார் சாகுபடி செய்ய விரும்புகிறார்களோ, அவர்களிடத்தில் இத்தனை வருட காலத்தில் அந்த நிலம் பூராவையும் வரும் ஒன்றுக்குக் கால் அல்லது அரைக்கால் பாகம் வீதம் இவ்வளவு வருடங்களில் அந்தயிடத்தில் முழுவதும் காடுகளை வளர்த்து கொடுக்கவேண்டுமென்ற ஒப்பந்தத்தின்பேரில் அந்த இடங்கள் சாகுபடிக்குக் கொடுக்கப்படுமானால் அந்தப் பிரதேசங்கள் எல்லாம் காடாக மாறுவதற்கு நல்லதொரு வசதியும், வாய்ப்பும் ஏற்படுகிறது என்ற விஷயத்தை நான் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். அதே சமயத்தில் இன்னும் காட்டில் பலன் தரத் தக்க மரங்கள் நிறைய வளர்ப்பதற்கான சாதனம் இருக்கிறது. குறிப்பாக எளது ஜில்லாவில் கோடிக்காடு என்ற ஒரு முக்கியமான காடு இருக்கிறது. அதில் முந்திரி வளர்க்க நல்ல வாய்ப்பு இருக்கிறது. அதே போன்று காட்டின் எல்லைகளில் எல்லாம் பனைமரங்களைக் கலப்பமாக, ஒரு செலவும் இல்லாமலேயே வளர்க்க முடியும். அதற்கு விதை போடுவதைத் தவிர வேறு எந்த பாதுகாப்பும் அதற்கு வேண்டியதில்லை. காட்டு எல்லைகளிலாவது பனையைப் போட்டால் அது காட்டிற்கு ஒரு "பென்ஸ்" போலவும் அமையும். அதே நேரத்தில் அதனால் நமக்கு "டம்பர்" வாஸ்யூ"வும் கிடைக்கும். அந்தக் காட்டில் ஆவாரை நன்றாக வளருகிறது. ஆவாரம்பட்டைக்கு நம் நாட்டில் தேவை அதிகமாக இருப்பதால் அதை நல்ல முறையில் அங்கு வளர்க்கலாம் என்றும் நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கோடிக்காட்டிலே காட்டுக் குதிரைகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக முன்பு ஒரு திட்டம் போட்டு அது நடைபெறாமல் போயிற்று. இப்பொழுது அரசாங்கம் அங்கு காங்கேயம் ஆண் குதிரைகளை கொண்டுவந்து அந்தக் குதிரைகளை இன்னும் விருத்தி செய்ய முன் வந்திருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன். அதற்காக நான் அரசாங்கத்திற்கு எனது நன்றியையும் செலுத்துகிறேன். அதேபோன்று 1952-ம் ஆண்டிலும், 1955-ம் ஆண்டிலும் வீசிய கரும் புயல் காரணமாக காட்டில் கடல் ஜலம் புகுந்து காட்டிலேயுள்ள மான்கள் கடலிற்கு அடித்துக்கொண்டு போகப்பட்டன. எஞ்சிய மான்கள் கொஞ்சம்தான் இருக்கின்றன. "பளாக் பக்" (Black bucks) என்று சொல்லக்கூடிய மான் அந்தக் காட்டைத் தவிர, வேறு எந்த பாகத்திலும் வளர்வதில்லை என்று கூறுகிறார்கள். அங்குதான் இந்த இனம் விருத்தியாகி வருகிறது. மற்ற இடங்களில் உள்னைவ குறைந்துகொண்டே வருகிறது என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி வளருகிற பகுதிகளில் கூட என்ன நடைபெறுகிறது என்றால், அந்தக் காட்டில் இப்பொழுது வேட்டை ஆடக் கூடாதென்று அரசாங்கம் தடுத்திருந்தபோதிலும்கூட திருட்டு வேட்டைக்காரர்கள் இரவு பகல் என்று பாராமல் அந்த மான்களை அழித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். இப்படி இது கொஞ்சகாலம் அனுமதிக்கப்பட்டால் அந்த இனம் அந்த இடத்தில் இல்லாமலேயே அற்றுப்போய்விடும் என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அந்தக் காட்டில் மிருகங்கள் குடிப்பதற்குப் போதிய தண்ணீர் இல்லை. ஓரிகு குளங்கள் இருப்பதின் அருகே வேட்டைக்காரர்கள் வந்து பதுங்கியிருந்து அங்கு தண்ணீர் குடிக்க வரும் மான்களை சுட்டுத் தள்ளி அவைகளை எடுத்துக்கொண்டுபோய் விடுகிறார்கள். வெளியிடங்களுக்குக்கூட அதன் தோல்களையும், மாம்சத்

[Sri A. Vedarathnam]

[21st March 1959]

தையும் ஏற்றுமதி செய்கிறார்கள் என்ற விஷயத்தையும் நான் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். காட்டு இலாகா அதிகாரிகள் இவர்களைப் பிடிக்க பயப்படுகிறார்கள். ஏனெனில் அவர்கள் ரொம்ப செல்வாக்குள்ளவர்களாகவும், அதோடு ஆபுதங்களோடும் வருவதால் அந்த அதிகாரிகளை பயமுறுத்துகிறார்கள், சுட்டுவிடுவதாக. ஆகவே, அதிகாரிகள் அஞ்சுகிறார்கள். அப்படி தைரியமாக முன்வந்தவர்களை துப்பாக்கியைக் காட்டி பயமுறுத்தியபோது மறுபடியும் அவர்களைப் பிடிக்க அவர்கள் துணியிலில்லை. அரசாங்கத்திற்கு இது பற்றி ரிப்போர்ட் செய்தும் கூட எந்த விதமான நடவடிக்கைகளும் எடுத்துக்கொள்ளப்படாததால் அதிகாரிகளுக்கு பயம் இன்னும் அதிகமாகிவிட்டது. ஆகவே இந்த விஷயத்தை அரசாங்கம் கண்டிப்பாகக் கவனித்து வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காட்டு இலாகா உத்தியோகஸ்தர்கள் மட்டும் ரொம்ப செல்வாக்குள்ள இந்த ஆள்களைப் பிடிக்க முடியாது என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். காட்டு இலாகா அமைச்சர் அவர்களிடமே போலீஸ் இலாகாவும் இருப்பதால், போலீஸார் போதிய அளவில் முன்வந்து இந்த மாதிரி குற்றங்களைக் கண்டுபிடிக்க காட்டு இலாகா உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு துணை புரிய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அன்றியும், அந்தப் பகுதியில் கொடிய மிருகங்களாகிய சிங்கம், கரடி, புலி போன்ற இனங்கள் கிடையாது. சாதுவான மிருகங்களாகிய மான், மாடு, குதிரை போன்ற மிருகங்கள்தான் அந்தக் காட்டில் இருக்கின்றனவாகையால் அந்தப் பகுதிகளில் இருப்பவர்களுக்கு துப்பாக்கி வேசென்ஸ் அவசியம் என்று நான் கருதுவில்லை. அவர்கள் எல்லோரும் திருட்டு வேட்டைக்குத்தான் அதை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். இதை கனம் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்தபோது கொடுத்த வேசென்ஸ்களை ரத்து செய்வதற்கில்லை என்று சொன்னார்கள். கொடுத்த வேசென்ஸை ரத்து செய்யாவிட்டாலும் மறுபடியும் அதைப் புதுப்பிக்க விண்ணப்பம் போடும் போது அவற்றைப் புதுப்பிக்காமல் விட்டுவிடுவார்களேயானால் அங்குள்ள கொஞ்சம் மான்களாவது காப்பாற்றப்படும் என்ற விஷயத்தை நான் பணி வன்போடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அடுத்தபடியாக, இரண்டு புயல்களில் ஏராளமான மரங்கள் அங்கு பட்டுப்போய் இருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் கள்ளத்தனமாகக் கடத்தி விற்பவருகிறார்கள். ஒவ்வொரு நாளும் ரயிலில் அங்கிருந்து விறகு சுமை சுமையாக ஏற்றி என்ஜினிலும் கார்ட் வானிலும் கொண்டு போகிறார்கள். இதற்கு அங்குள்ள ரெயில்வே சிப்பந்திகள் துணைபுரிகிறார்கள். நமது காட்டு இலாகா உத்தியோகஸ்தர்களும் இதற்கு உடைந்தையாக இருப்பதால்தான் ஏராளமான மரங்கள் வெளிப்போறப்படுகின்றன. அதைத் தடுப்பதற்கு உடனடியாக முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவில்லையானால், அந்தக் காடு விருத்தியாகாது தடைப்பட்டுப் போவதோடுகூட அந்தக் காடு அழியும் நிலையும் ஏற்பட்டுவிடுமென்பதையும் நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இந்தப் புயல்களில் சேதமான மரங்களின் விறகுகளை எடுத்துச் செல்வதற்கு ஒரு பர்மிட் முறையாவது வைத்து அவை வீணாகப் போவதைத் தடுத்து சர்க்காருக்கு வருமானம் வருகிற முறையில் அவைகளைக் கொண்டு போக அனுமதிச் சீட்டு கொடுத்து தலைச் சுமைக்கு இவ்வளவு என்றோ, அல்லது வண்டிக்கு இவ்வளவு என்றோ ஒரு கட்டணம் விதிக்கலாம் அல்லது அவற்றை ஏலம் போடுவதற்கோ முன்வந்தால் அதிலிருந்து அரசாங்கத்திற்கு ஓரளவு வருமானமும் கிடைக்கும் என்பதையும் நான் இங்கு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதோடு அங்கே சவுக்கு போடுகின்ற முறை கையாளப்பட்டது. போதிய மழை இல்லாத காரணத்தினால், அது வெற்றிகரமாக இல்லையென்று கைவிட்டுவிட்டார்கள். அந்தப் பகுதிகளிலெல்லாம் இப்பொழுது முந்திரி சாகுபடி செய்தால் நல்ல பலன் கிடைக்கும். மேலும், புளி, கொன்னை, புன்னை இவைகளைப் பயிர் செய்யலாம். 'நான்-எடிபிள்' ஆயில்-ரலம் இப்பொழுது சோப் செய்ய அரசாங்கம் முன்வந்திருக்கும் காரணத்தினால், அம்மாதிரி எண்ணெய் வித்துக்களை இந்தக் காட்டிலே பயிர் செய்தால் வசதியாக இருக்கும். இதுபற்றி, புங்கை, புன்னை போன்றவைகளைப் பயிர் செய்து ஏராளமாக விற்பது

21st March 1959] [Sri A. Vedarathnam]

செய்வலாம். அவைகளை உற்பத்தி செய்வதில் அதிக சிரமம் இருக்காது. மழைகாலத்தில் விதைகளைப் போட்டுவிட்டால் தானாகவே பின்பு வளரக் கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்த முறையில் காட்டை அபிவிருத்தி செய்ய முன்வரவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, எனக்குப் பேசுவதற்கு அவகாசம் அளித்த அக்கிராசனருக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு நான் என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : அவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக்காட்டு இலாகா மான்யத்தின்மீது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரேபிணை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நம் தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் காட்டு செல்வம் மிகவும் குறைவு என்பதை நாம் நன்றாக அறிவோம். தமிழ் நாடு மொழி அடிப்படையில் பிரிந்துவிட்ட பிறகு காட்டினுடைய பாப்பு மிகவும் குறைந்துவிட்டது என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்ததே. இருந்தாலும் காட்டிலாகாவின் முக்கியத்துவத்தை நாம் அனைவரும் வலியுறுத்துகின்ற நேரத்தில், மரம் நடு விழா ஆண்டுதோறும் கொண்டாடப்படும் சந்தர்ப்பத்தில், காட்டிலாகாவுக்காக நாம் ஒதுக்கியிருக்கும் பணம் போதிய அளவுக்கு இல்லை, அரசாங்கம் அதில் உண்மையாக அதிகப்படியான அக்கறை செலுத்தவில்லை என்பது நான் சொன்னால், அது உண்மைக்கு மாறாக இருக்காது என்றுதான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டத்தைப் பார்ப்போமானால், காட்டிலாகா களின் மூலம் நமக்கு 1959-60-ம் ஆண்டிலே உத்தேசமாக கிடைக்கக்கூடிய வருமானம் 100 லட்சம் ரூபாய் என்று மதிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் காட்டிலாக்காவிற்காக நாம் செலவு செய்ய எண்ணியிருக்கிற தொகையானது காட்டு இலாகாவுக்கு 64 லட்சம் ரூபாயும், “காட்பில் அவுடிலே ஆன் பாரெஸ்டு” என்ற வகையிலே 22 லட்சம் ரூபாயும் தான் நமக்கு இதன் மூலம் கிடைக்கின்ற 100 லட்ச ரூபாயைக்கூட செலவு செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படாமல் இருப்பதினால், காட்டிலாகா விலே பூரண கவனம் செலுத்தி வருகிறோம் என்று சொல்லிக் கொண்டு இருப்பதில் உண்மையிலேயே அர்த்தம் இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

காட்டிலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் புதியதாக வளர்ச்சி அடைவது ஒரு பக்கத்தில் இருந்தாலும் ஏற்கனவே உள்ள காட்டு வளங்கள் அழியாமல் நாம் பார்க்கக் கொள்ள வேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்பதை பலரும் வலியுறுத்தி பல சந்தர்ப்பங்களில் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் நிலைமை எப்படி இருக்கிறது என்றால், ஆண்டுதோறும் ஒவ்வொரு மாவட்டத்தையும் எடுத்துக்கொள்ளுவோமானால், உதாரணமாக சேலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் அது காடுகள் நிறைந்த பகுதி, மலைகள் நிறைந்த பகுதி. அந்தப் பக்கத்தில் ஏராளமான காடுகள் இருந்தாலும், 20, 30 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு எவ்வளவு வருமானம் வரக் கூடிய காடுகள் இருந்தனவோ, அவைகள் இன்று அழிந்துவிட்டன என்று சொல்லக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஏர்காட்டில் 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இருந்த குளிர்ச்சி இப்பொழுது இல்லை என்றும், அதற்குக் காரணம் அங்குள்ள காடுகள் அழிந்துகொண்டு வருகின்றன என்பதுதான் என்றும் சொல்லப்படுகிறது.

காட்டிலாகாவில் பணி செய்கின்ற கீழ்த்தர சிப்பந்திகள், அதாவது கார்டு, வாட்சர், மற்றும் பாரெஸ்டு ரேஞ்சர் இவர்களுடையெல்லாம் எடுத்துக் கொள்வோமானால், அவர்களுக்கு வருவாய் அதிகமில்லை, ஊதியம் குறைவாக இருக்கிறது என்று அனுதாபம் காட்டினாலும், அவர்களிடையே ஊழல்கள் மலிந்து கிடக்கின்றன என்பதை, நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். உதாரணமாக, ஆண்டுதோறும் கூப் வெட்டுவதற்காக, 100, 100 ஏக்கராக பிரித்து எலத்திற்கு விடுகிறார்கள். எலத்திற்கு எடுக்கக்கூடியவர்கள் அனுமதிக்கப்பட்ட வட்டாரத்தில் மட்டும் மரங்களை வெட்டினால் அவர்களுக்கு போதிய லாபம் இருக்காது. 100 ஏக்கர் என்று சொல்லப்பட்டாலும், பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய பகுதிகளிலும் 150 ஏக்கர், 200 ஏக்கர் காடுகளை

[Sri M. P. Subramaniam] [21st March 1959]

அழித்துத்தான் அவர்கள் லாபம் சம்பாதிக்க முடிகிறது என்பதை நான் கண்கூடாகப் பார்த்திருக்கிறேன். அதை நிரூபிக்க முடியும். அதற்கு அங்குள்ள சிப்பந்திகள் உடந்தையாக இருந்து, அனுமதிக்கப்படாத வட்டாரங்களிலும் மரங்களை வெட்டுவதற்கு அவர்களை அனுமதிக்கும் காரணத்தினால், ஏராளமான காடுகள் அழிந்து வருகின்றன. இதை நான் கண்கூடாகப் பார்த்திருக்கிறேன். இதை நாம் கண்டிப்பான முறையில் அமுல் நடத்தினாலொழிய, நம் நாட்டிலுள்ள காட்டுச்செல்வம் அழிந்து போய்விடும் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நல்ல முறையிலே பலன் தரக்கூடிய மரங்கள், வளரக்கூடிய மரங்களை இவைகளை யெல்லாம் வெட்டுவதற்கு காட்டிலாகா சிப்பந்திகளை உடந்தையாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் 25, 30 ரூபாய் குறைந்த ஊதியம் பெறும் கீழ்தர சிப்பந்திகளாக இருந்தாலும், இம்மாதிரியாக அவர்கள் காடுகளை அழிப்பதற்கு உடந்தையாக இருப்பதை நாம் ஆமோதிப்பதற்கில்லை. அவர்களுடைய ஊதியத்தை உயர்த்தி அவர்கள் இம்மாதிரி செய்தால் அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று வலியுறுத்துகிறேன். இதற்காக 1 லட்சம், 2 லட்சம் ரூபாய் செலவானால்கூட, நம்முடைய காட்டுச் செல்வம் வளரவேண்டுமென்று அக்கரை உள்ள அரசாங்கத்திற்கு இந்த எண்ணம் ஏற்படவேண்டுமென்று நான் இங்கே வற்புறுத்திக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மார்ச்சு, ஏப்ரல் மாதங்களில் எல்லாக் காடுகளிலும் தீப்பிடித்து எறிகின்றது. சேலம் மாவட்டத்தில் நான் ஒரு வாரத்திற்கு முன்பு இருந்தேன். அங்கே ஏறக்குறைய 10, 12 இடங்களில் வாரக்கணக்கில் தீ வைக்கப்பட்டிருக்கிறது, முன்பெல்லாம் 50, 100 வருஷங்களாக இருக்கும் பெரிய மூங்கில் மரங்கள் ஒன்றோடு ஒன்று உராய்ந்து தானாகவே தீப்பிடித்துக் கொள்ளும் நிலைமை இருந்தது. ஆனால் இப்பொழுது தனிப்பட்டவர்களே தீ வைக்கிறார்கள். அவர்கள் என்ன காரணத்திற்காக தீ வைக்கிறார்கள் என்பது புரியவில்லை. கிராமப்புறங்களிலே கேட்டால், இம்மாதிரி தீ வைத்தால், அது எறிந்து பின்னாலே ஒரு மழை பெய்தால் நல்ல புல் துளிர் விட்டு வளரும், அதனால் ஆடு மாடுகள் மேய்வதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லப்படுகிறது. அதற்காக இம்மாதிரி காட்டுச் செல்வத்திற்கு தீ வைப்பது பொறுத்தமல்ல. 20, 30 தினங்களாக பற்றிக்கொண்டு எறியும் தீயை அணைப்பதற்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதற்கு ஒரு திட்டம் வகுக்கவேண்டும். தனிப்பட்ட வீடுகள் தீப்பற்றி எறிந்தால், பக்கத்திலுள்ள தீயணைக்கும் படையினரை வர வழைத்து தீயை அணைப்பதுபோல், இம்மாதிரி வாரக்கணக்கில் பற்றி எறியும் தீயை அணைப்பது என்பது உறுதியாக முடியாது. இதை எப்படித் தவிர்க்கவேண்டும் என்பதிலே நாம் அக்கரை செலுத்தவேண்டும். ஆண்டுதோறும் இது நடந்துகொண்டு வரக்கூடிய சம்பவமாக இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நான் அடுத்தபடியாக சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால் மரங்கள் வளர்ப்பதுபற்றி பல ஆண்டுகளாக வற்புறுத்திக்கொண்டுதான் வருகிறோம். ஆண்டு தோறும் ஆங்காங்கு உள்ளவர்களை அழைத்து மரம் நடு விழாவைக் கொண்டாடுகிறோம். லட்சக்கணக்கான மரங்கள் நடப்பட்டன என்று புள்ளிவிவரங்கள் கூறினாலும், ஆயிரக்கணக்கான மரங்கள் கூட உயிரோடு வளர்வதில்லை என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். உண்மையிலேயே அக்கரையோடு எந்தெந்த இடங்களிலே வளர்க்க வேண்டுமென்பதற்கு ஒரு நல்ல திட்டம் இல்லை. இப்பொழுது தேக்கு மரம், சவுக்கு மரம், முந்திரி மரம் நடுவதில் அரசாங்கம் அக்கரை செலுத்துவதாக இங்கே சொல்லப்பட்டது. நான் கேள்விப்பட்ட வரையில் பாதை ஓரங்களிலுள்ள காடுகளில் எளிதாகப் போகிறவர்கள் பார்ப்பதற்கு வசதியாக, அரசாங்கம் செய்கின்ற திட்டம் இதுதான் என்று எடுத்துக் காட்டுவதற்காக இம்மாதிரி மரங்களை நட்டு அங்கே விளம்பரப் பலகை மாட்டுகிறார்கள். அம்மாதிரிதான் பல இடங்கள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். இது உண்மைதான் என்று நினைக்கிறேன். காட்டிற்குள்ளே மேலும் வளம் உள்ள இடங்களில் இப்படி

21st March 1959] [Sri M. P. Subramaniam]

பட்ட மரங்களை வளர்ப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் தான், உண்மையாக காட்டுச் செல்வத்தை வளர்ப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அம்மாதிரி ரோடு பக்கத்தில் பலகை மாடப்பட்டிருப்பது விளம்பரத்திற்கு மட்டுமல்ல, அந்தப் பக்கத்தில் உள்ளேயும் மரங்கள் நடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைக் காண்பிப்பதற்காகத்தான். கனம் அங்கத்தினர்களைப் போன்றவர்கள் ரோடு பக்கத்தில் அந்த பலகையை பார்த்துவிட்டு, உள்ளே போய் இருக்கிறதா இல்லையா என்று பார்த்த பிறகு சொல்லவேண்டுமென்பதற்காகத் தான் அம்மாதிரி பலகை மாடப்பட்டிருக்கிறது.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : காட்டிற்குள்ளேயும் இம்மாதிரி மரங்களை வளர்க்கவேண்டும். சேலம் மாவட்டத்தில் எனக்கு சொந்த அனுபவம் இருக்கிறது. ஒரு கிராமத்திற்குப் பக்கத்தில் 100 ஏக்கர் சவுக்கு மரம் நடுவதற்கு ஒரு முயற்சி செய்யப்பட்டது. அதற்கு தண்ணீர் ஊற்றுவதற்கும், அந்த மரங்களை பராமரிப்பதற்கும் சில சிப்பந்திகளும் நியமிக்கப்பட்டார்கள். அந்த சிப்பந்திகள் தண்ணீர் ஊற்றாமலும் சரிவர பராமரிக்காமலும் இருந்ததால், அவைகள் உள்ளபடியே நல்ல முறையில் வளர்க்கப்படவில்லை. காட்டிலுள்ள காட்டிலிருந்து மாவட்டவரை காட்டில் சுற்றி வருவது என்பது ஒரு பக்கத்தில் இருந்தாலும், திட்டம் தீட்டுவது ஒரு பக்கத்தில் இருந்தாலும், இந்தத் திட்டத்தை வெற்றிகரமாக நிறைவேற்றுவதற்கு அங்குள்ள சிப்பந்திகளும், மேற்பார்வை அதிகாரிகளும் உண்மையாகவே முழு கவனம் செலுத்தவேண்டும். அம்மாதிரி இல்லாவிட்டால் திட்டம் வெற்றி பெறாது என்பதை நான் இங்கே சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன்.

இறுதியாக நான் ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். காடுகளிலே கிடைக்கக் கூடிய விளைப்பொருள்களைக் கீழே கொண்டுவருவதற்கு வாய்ப்பு, வசதிகள் அதிகமாக இல்லை. அவைகளை வளர்ப்பதற்கு வேண்டிய முயற்சியை அதிகமாக அரசாங்கம் எடுக்கவில்லை. ஸ்ரீ வி. கே. கோதண்டராமன் அவர்கள் அவர்களுடைய பகுதியிலே காடுகளில் விளையும் கடுக்காயை கீழே கொண்டுவருவதற்கு கழுதைமீது சமந்து கொண்டு வருவதாக சொன்னார்கள். ஆகவே, நல்ல போக்குவரத்து வசதிகள் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன். சேலம் மாவட்டத்தில் கொல்லம் மலைப் பகுதியில் பாதை அமைக்கப்பட்டு முடியும் தருவாயில் இருக்கிறது. அதைவிட அதிகமாக இல்லாவிட்டாலும், அந்த அளவுக் காவது கல்லாயன் பகுதியில் பாதை அமைக்கவேண்டும். தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் ஒரு பகுதியிலிருந்து ஆத்தூர் ஒரு பகுதி வரை தொடர்ச்சியாக ஏராளமாக கடுக்காய் விளைகிறது. சாதாரணமாக மதிப்பிட்டால் 10 லட்சம் மூட்டைகள் விளைவதாக மதிப்பிடலாம். அங்கு அந்த கடுக்காயை கீழே கொண்டுவருவதற்கு போக்குவரத்து வசதி மிகவும் அவசியமாக இருக்கிறது. கடுக்காய் தோல் பதனிடவதற்கும், சாயத்திற்கும் மிக அவசியம் மனது. வெளிநாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்வதற்கு அத்தியாவசியமான பொருளாக அது இருப்பதால், அதை அரசாங்கம் உணர்ந்து அதை வளர்ச்சி செய்வார்களேயானால் அதை நம்பி வாழக்கூடிய மலை ஜாதி யினர்கள் பெரிதும் பயனடைவார்கள். தோல் பதனிடவதற்கும், வெளியே அனுப்புவதற்கும் லாபகரமாக இருக்கும். மேலும், போக்குவரத்து சாதனங்கள் அமைக்கப்பட்டால், கீழேயுள்ள சிப்பந்திகள் மேலே போய் கண் காணிப்பதற்கும் வசதியாக இருக்கும். ஆகவே, இதில் அரசாங்கம் அக்கரை செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

காடுகளில் ஆங்காங்கு சிறு சிறு விவசாயம் நடைபெறுவதை அனுமதிக்க வேண்டுமென்று பல இடங்களிலிருந்து கோரிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன, விண்ணப்பங்கள் மூலம் வற்புறுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

[Sri M. P. Subramaniam] [21st March 1959]

(SRI R. SUBRAMANIAM in the Chair.)

10-30
a.m.

பொதுவாக காடுகளை ஏராளமாக வளர்க்கவேண்டுமென்றும் அதன் மூலமாக விவசாயத்தைப் பெருக்க முடியும் என்றும் பல சந்தர்ப்பங்களில் பலர் சொல்லி வருகிறார்கள். இந்த நிலையில் விவசாயத்திற்கு லாயக்கற்ற இடங்களில் கூட பல ஏழை விவசாயிகள் விவசாயம் செய்து வருகிறார்கள். இவைகளை எல்லாம் “அன்ஆதரைஸ் கல்டிவேஷன்” என்று வேண்டுமானால் சொல்லலாம். இந்த நிலங்களை எல்லாம் பண்படுத்தி நல்ல முறையில் இவர்கள் விவசாயம் செய்து வருகிறார்கள். ஆகவே இந்த இடங்களை எல்லாம் அவர்களுக்கு அடமானம் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதனால் ஓரளவு காடுகளின் வளர்ச்சிக்கு தடையாக இருந்தாலும், இதனால் காடுகளின் வளர்ச்சிக்கு குந்தகம் ஏற்பட்டு விடுமோ என்கின்ற பயமிருந்தாலும் இவர்களை அதில் விவசாயம் செய்வதற்கு அனுமதித்துத் தான் தீர வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் டெவலப்மென்ட் ஆக்ட்டிவிடீஸ் என்ற வகையில் 1956-57-ல் ஒரு தொகையை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். இந்த தொகை போதாது என்பது தான் என் அபிப்பிராயம். இப்போதும் “இம்ப்ரூவ்மென்ட்” என்கின்ற தலைப்பில் ஒரு தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும்கூட இவைகளை எல்லாம் செலவு செய்கின்ற நேரத்தில் காட்டு இலாகாவுக்கு வருமானம் வரக்கூடியது என்று மட்டும் கருதாமல் காடுகளை வளர்ச்சி செய்யவேண்டுமென்கின்ற அளவில் செலவு செய்ய வேண்டியது மிகவும் முக்கியம் என்பதை அரசாங்கத்திற்கு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் என்பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K PERIANNAN : மதிப்பிற்குரிய சபைத் தலைவர் அவர்களே, நமது காட்டு இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆசிரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை கூற விரும்புகிறேன். தலைவர் அவர்களே, எங்களது ஏரியா மிகவும் பிற்பட்ட ஏரியா. பெரும்பாலும் அங்குள்ளவர்கள் விவசாயத்தையே நம்பியிருக்கின்றவர்கள். விவசாயத்திற்கும் மிகவும் தேவையானது தழை உரம் என்பது உலகம் அறிந்த உண்மை. இவ்விதமாக பிற்பட்ட நிலையில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கும் மக்கள் விவசாயம் செய்வதற்கு வேண்டிய காடுகளில் இருந்து தான் தழை உரங்களை கொண்டு வரவேண்டியிருக்கிறது. இதில் அவர்களுக்கு பல விதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகிறது. ஆகவே அவர்களுக்கு கஷ்டமில்லாமல் தழை உரங்கள் கிடைப்பதற்கு வழி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் அந்த ஏரியாவில் உள்ள கால்நடைகள் எல்லாம் காடுகளில் போய் தான் மேய வேண்டியிருக்கிறது. அந்த ஏரியா மிகவும் வரண்ட பிரதேசமாக இருப்பதால் வேறு வழியில்லை. ஆகவே அவைகள் காடுகளில் சென்று மேய்வதற்கு அனுமதிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு அங்குள்ள மக்கள் தங்கள் சொந்த காடுகளிலிருந்து விறகுளை கொண்டு வருகின்ற காலத்திலும் காட்டு இலாகா அதிகாரிகள் அவர்களை இம்சிக்கிறார்கள். இவ்விதம் இம்சித்து அவர்கள் மீது கேஸும் போட்டு விடுகிறார்கள். இதனால் அங்குள்ள மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்ட வேண்டியிருக்கிறது. மேலும் வீட்டு உபயோகத்திற்காக சிறிய பட்டை, குச்சிகளை கொண்டு வந்தாலும் அதற்கும் காட்டிலாகா அதிகாரிகள் துன்புறுத்துகிறார்கள். குறிப்பாக முசிரி வட்டாரத்தில் கண்ணனூர் என்ற பிளாக்கில் பெருவாரியான அளவில் நில பரப்பு இருக்கிறது. இவற்றில் விவசாயம் செய்வதற்குப் போதுமான வசதியிருக்கிறது. இதை விவசாயத்திற்கு விட்டுக்கொடுக்கவேண்டுமென்று அங்குள்ள ஜில்லா காட்டிலாகா அதிகாரிகளை அழைத்து அந்த நிலங்களை ஏழைகளுக்கு விட்டுத்தரவேண்டுமென்று கேட்டோம். அதற்கு எங்களால் ஒன்றும் முடியாது சர்க்கார் தான் ஏதாவது செய்ய முடியும் என்று சொல்லிவிட்டார்கள். ஆகவே அந்த மாதிரியான இடங்களை விவசாயம் செய்வதற்கு கொடுத்து அங்குள்ள விவசாயிகளை ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **SRI S. RAMAKRISHNA THEVAR :** சபைத் தலைவர் அவர்களே, காட்டு இலாகா மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் பேச

21st March 1959] [Sri S. Ramakrishna Thevar]

விரும்புகிறேன். நாடு நலம் பெற காடு வளம் பெற வேண்டும் என்பது யாவரும் அறிந்தது. எனக்கு முன் பேசிய நீலகிரி அங்கத்தினர் அவர்கள்கூட காட்டிலாகாவிலிருந்து 50 லட்சம் ரூபாய்க்கு வருமானம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். அதையெல்லாம் பார்க்கும்போது என்னுடைய தொகுதியில் காண்டாங்குடி பாரஸ்ட் ஒன்று இருக்கிறது. இதில் ஆரண்டு மைல் நீளம், அரை மைல் அகலத்திற்கு வறையும் ஒடங்காடி காடாக ஒன்றுக்கும் உபயோகம் இல்லாமல் உதவாக்கையாக இருக்கிறது. இதில் உட்கு ரெடி மாதீரம் நிறுவினாது இது சர்க்கார் பாதுகாத்து வருகிறார்கள். பாதுகாத்து வருவது ஒரு வகையில் நல்லதுதான். இதில் ஆவாரம் செடி, கொட்டி செடி முதலி வைகளிலிருந்து வருவது விவசாயத்திற்கு வேண்டிய தழை உரம் கிடைப்பதற்கு வசதியாக இருக்கிறது. இந்த காடுள் சிவகங்கை, ராமநாதபுரம் ஜமீன்களைச் சேர்ந்தவையாக இருந்தது. அப்போது உட்குசெடி அப்புறப்படுத்தாது வந்தார்கள். ஆனால் அந்த சமயத்தில் ஆடுமாடுகள் அங்கே போவதற்கு எந்தவிதமான தடையும் இருக்கவில்லை. ஆனால் இப்போது ஆடுமாடுகள் போகக்கூடாது என்ற கடுமையான நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. இது தவிர அந்தக் காடுகளுக்குள் ஐந்தாறு கிராமங்களும் இருக்கின்றன. அந்த காடுக்குள்ளேயே ஒரு அரிஜன காலனி "மனக்குடி கிராம காலனி" என்ற ஒரு காலனியையும் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்த கிராமத்திலுள்ளவர்கள் விவசாயம் செய்துதான் பிழைக்கவேண்டியிருக்கிறது. அப்படியானால் அவர்கள் ஆடுமாடுகளை வைத்துக்கொள்ளாமல் இருக்கமுடியாது. சாதாரணமாக வெள்ளாளர்தான் காடுகளை அழித்துவிடும் செம்மறி ஆடுகளோ அல்லது மாடுகளோ காடுகளை அழித்துவிடாது. ஆகவே காடுகளுக்குள் ஆடுமாடுகள் போகக்கூடாது என்று தடையிருப்பது அங்குள்ள மக்களுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இந்த நிலையில் அங்குள்ள காட்டிலாகா அதிகாரிகள் சுமார் 500 ஆடுகளை காடுகளுக்குள் போய்விட்டது என்ற காரணத்திற்காக பக்கத்தில் ஆறுமைல் தூரத்தில் இருக்கும் தொண்டி பவுண்டிக்கு கொண்டு சென்றார்கள். ஆனால் அங்கு பவுண்டி ரிப்போராக இருந்ததோ அல்லது பவுண்டி கீப்பர் அங்கு இல்லையோ என்னவோ தெரியவில்லை, அங்கே அங்கே முடியாமல் திருப்பவும் ஒரு இரவு வைத்திருந்து 10 மைல் தூரமுள்ள திருவாடானைக்குக் கொண்டு சென்றிருக்கிறார்கள். இவ்விதம் வெளியிலில் செம்மறி ஆடுகள் அலைந்து கொண்டிருந்ததினால் அவைகளுக்கு வெப்பநேயம் ஏற்பட்டு அனேகம் செம்மறி ஆடுகள் இறந்து போய்விட்டன. அதோடு மட்டுமல்ல இவைகளை மேய்த்துகொண்டிருந்த பையன்+பிள் பேரில் கிரிமினல் கேஸ் போட்டு இப்போது கேஸ் திருவாடானை கோட்டில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக அங்குள்ள பல மக்கள் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். காட்டிலாகா அதிகாரிகள் பொய் கேஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். தொண்டியிலும் திருவாடானையிலும் இரண்டு தினங்கள் ஆடுகளை நிறுத்தி வைத்திருந்தும் கேஸில் திருவாடானை கொண்டுபோன அதே தினத்தில் தான் ஆடுகளை பிடித்துக்கொண்டு வந்திருப்பதாக கேஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். இது எந்தவிதத்தில் நடந்தது என்பது அந்த பக்கத்திலுள்ள எல்லா மக்களுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் தெரியும். ஒன்றுக்கும் உதவாத நிலையில் இருக்கக்கூடிய கோஸ்டல் ஏரியா ஒரு மைல் அகலத்தில் 35 மைல் தூரத்திற்கு இருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் விவசாயத்திற்கு பயன்படுத்தவேண்டுமென்றால் காடுகளிலிருந்து பல வசதிகள் அங்குள்ள மக்களுக்குச் செய்து கொடுக்கவேண்டும். இல்லையென்றால் அந்த கிராமத்தில் இருக்கக்கூடிய மக்களை அப்புறப்படுத்தவேண்டும். இல்லையானால் அங்குள்ள மக்கள் மிகவும் கஷ்டநஷ்டமடைவார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன் ஆகவே சர்க்கார் இதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து ஆவன செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRIMATHI HEMALATHA DEVI : கனம் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கிற காட்டு இலாகா மான்யத்தைக் குறித்து ஒரு சில விஷயங்களை எடுத்துக் கூறுகிறேன். அதே சமயத்தில் அவர் கொண்டு வந்த மான்யத்தை ஆதரிக்கவும் விரும்புகிறேன்.

[Srimathi Hemalatha Devi] [21st March 1959]

குறிப்பாக, நாட்டிலே மழை பெய்தால் தான் நாட்டின் வளம் அதிகரிக்கும். மழை பெய்வதற்கு காட்டு வளம் மிகவும் அவசியமானது. அத்தகைய வளம் மிகுந்த காட்டு வளம் தற்போது குறைந்துள்ளது. அதனால் நாட்டிலே மழை மிகவும் குறைந்துள்ளது என்பதை யாவரும் அறிவார்கள். எனவே இந்த காட்டு வளத்தை அதிகரிக்க வேண்டும் என்ற அளவிலே அமைச்சர் அவர்கள் அதிக சிரத்தை எடுத்துக்கொண்டு இந்த இலாகாவை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார் என்று பார்க்கும் போது இந்த மான்யத்தை ஆதரிக்க முற்படுகிறேன். அந்த அளவிலே ஒரு சில விஷயங்களையும் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சேலம் ஜில்லாவிலே பெரும் பகுதியான இடங்கள் மலைகளும் காடுகளும் இருக்கின்றன. காடுகள் நிறைந்துள்ள பகுதிகளில் என்னுடைய தொகுதியான பெண்ணைகரத்தில் பெரும்பாலும், நெடுப்பூர், ஊட்டமீனா என்ற சொல்லும் இடமெல்லாம் காடுகளும் மலைகளும் இருக்கின்றன. இந்த இடங்களில் விறகுக்கு என்று கூப் விலை வலத்திஸ் எடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படி கூப்புகளை வலத்தில் எடுப்பதில் ஒரு 100 ஏக்கர் கூப் எடுக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அந்த இடத்தைச் சுற்றிலும், அதற்குப் பக்கத்தில் இருக்கும் படியான 100 ஏக்கரிலேயும் உள்ள உயர்ந்த ரக சந்தன மரங்களையும் தேக்கு மரங்களையும் கூட வெட்டி லாரி லாரியாகக் கொண்டு போகிறார்கள். அப்படிக் கொண்டுபோகப்படுவதை யாரும் தடை செய்வதில்லை. யார் தடை செய்யப்படுகிறார்கள் என்றால் அன்றாட வாழ்க்கைக்காக அடுப்பு எரிக்க வேண்டிய தள்ளிகளை எடுக்கிறவர்கள்தான் தண்டிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதைக் கண்கூடாகப் பார்க்கிறோம்.

மேலும் பல இடங்களில் கரி சுடுகிறார்கள். கரி சுடுகிறார்கள் என்றால் அந்தப் பக்கங்களில் பெரும்பாலும் கரி சுடுவது நன்றாகத் தெரிகிறது. அதைப் பார்வையிட வேண்டுமென்று நாம் போனாலும் அதைக் கண்டு பிடிக்க வேண்டுமென்று சொன்னாலும்கூட அவர்கள் போலீஸ் அதிகாரிகளிடம் அதாவது போலீஸ் அதிகாரிகள் அந்த இடத்திற்கு வந்தால் கரி சுடுபவர்கள் தங்களுக்குள் ஏதோ செய்கை வைத்துக்கொண்டிருப்பதால் அந்த இடத்திற்குப் போலீஸ் போகும்போது அங்கே ஒருவரும் இருப்பதில்லை. இன்றைய தினம் அந்த மாதிரியான நிலைமை இருக்கிறது. தீவிரமாக அந்த இடங்களைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டுமென்று முயற்சி எடுக்கும்போது அங்கே ஒரு சிலர் கொலை செய்யப்படுகிறார்கள். இது கண்கூடாக இருக்கக் கூடிய விஷயம். இதற்கெல்லாம் காரணம் என்ன? இதையெல்லாம் பார்க்கும் போது எந்த முறையில் கரி சுடுவதைத் தடுக்க முடியும் என்று யோசிப்போமானால் அந்த வட்டாரத்தில் போலீஸ் காரர்களை அதிகரிக்க வேண்டும். இந்த இலாகாவிலே காடுகளை பாதுகாக்க வேண்டி அதற்கென்று தனிப்பட்ட போலீஸ் அதிகாரிகளை நியமிக்க வேண்டும். அப்படி நியமித்தால் தான், அளவுக்கு மேல் மரங்களை எடுத்துக் கொண்டு செல்வது, கரி சுடுவது இவைகளைத் தவிரிக்க முடியும். இன்றைக்கு இதைத் தடுக்காது விட்டு விட்டால் இன்னும் ஆறு மாத காலத்திற்குள் இந்தப் பகுதியில் இருக்கக் கூடிய எல்லா மரங்களும் சுட்டு எரிக்கப்பட்டு விடும். 6 மாத காலம் இப்படியே இருந்தால் அங்கே ஒரு மரம்கூட இருக்காது. தினமும் 5 அல்லது 6 லாரிகள் நிறைய கரி மூட்டைகளையும், விறகுகளையும் கொண்டு போகிறார்கள். இதை பகிரங்கமாக நடத்துகிறார்கள். இது தவறு என்று நேரிலே போய்ச் சொன்னாலும் கூட அவர்கள் இதை விட்டால் வேறு ஜீவனம் தங்களுக்கு இல்லை என்றும் இதைத்தான் தாங்கள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். அந்தப் பகுதிகளில் வேறு தொழில்கள் கிடையாது. இதே ஜீவனமாக இருக்கிற காரணத்தினால், இம்மாதிரி பிற்பட்ட பகுதிகளில் வேறு தொழில்களை ஏற்படுத்தினால், கரி கூடக் கூடிய மக்களெல்லாம் புதிதாகத் தொடங்கும் தொழிலில் ஈடுபட்டு, ஒருவாறு இந்த கரி சுடும் பழக்கத்தைக் குறைக்க முடியும்—தடுக்க முடியும்—என்பது என்னுடைய எண்ணம். இப்படியே இதை விட்டுக் கொண்டு போனால், கடைசியிலே இந்தக் காடுகளிலே ஒரு மரம் கூட இருக்காது. அங்கே இருக்கக் கூடிய மலைகளில் வெரும் கல்லும், முள்ளுமாகத்தான் இருக்க முடியும். அந்தப்

21st March 1959] [Srimathi Hemalatha Devi]

பகுதி மிகவும் வறண்ட பிரதேசம். இந்தக் காடுகளையெல்லாம் அழித்து விட்டால், அதனால் அங்கே மழையே பெய்யாது இன்னும் அதிகமாக வறண்டு போய் விடும். அதனால் மக்கள் அங்கே வாழ முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு விடும். ஆகையால், உடனடியாக இந்தக் காடுகளை பாதுகாக்க மேலும் மேலும் இந்த மாதிரி கூப்பளை ஏலம் எடுப்பவர்கள் உயர்ந்த ரக மரங்களை எடுத்துக்கொண்டு போவதைத் தடுக்கவும், அதிகப்படியான பகுதிகளில் மரங்களை வெட்டுவதைத் தடுக்கவும், கரி சுட்டு லாரி லாரியாகக் கொண்டு போவதைத் தடுக்கவும் அமைச்சர் அவர்கள் தகுந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, எனக்குப் பேசுவதற்கு ஒரு சில நிமிஷமேனும் அனுமதி தந்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Mr. Chairman, in supporting the cut motion that is before the House, I would like to make a few observations. I find from the budget figures given in the note placed on the table of the House that the receipts from ex-zamindari areas are gradually increasing every year. We find according to the latest figure that nearly four lakhs of rupees have been received. But most of these areas have not been adequately improved and they continue to be shrub jungles. In fact, so far as my taluk is concerned, most of the areas are not even shrub jungles because there has been denudation. My submission is that all these should be developed adequately. Even the poramboke lands that are lying adjacent to these areas should be developed as forest areas with a view to increasing the revenue of the Department.

There has been lot of difficulty experienced by the ryots in the zamun forests because they are not getting green manure, firewood, etc. Even for grazing, there is not sufficient pasture land. So, my submission is, these shrub jungles should be improved adequately and drought-resistance grasses like 'kolukattai' should be grown in these areas. Some fee may be collected from the ryots if necessary for permitting the grazing of their cattle. Therefore, such of the poramboke lands as cannot be brought under the plough for intensive cultivation may be developed into forest areas.

Another fact is, the villagers should be informed clearly about the facilities that are being given to the ryots because most of the ryots do not know even about the existence of the Department. Therefore, wide publicity should be given by the village officers by means of tom tom about the facilities provided by the Department. The Forest Department should be a service department and should not work in a watertight compartment. Even with regard to grazing, there should be a sort of rotation and the variety of grass should be changed. Such grass should be grown on an intensive scale. In areas where there is very heavy rainfall and on hillsides we should try the silage system and fodder should be made available to the ryots at cheaper prices. In hilly areas, we may not have cattle in adequate number and, therefore, if silage is tried with the help of the agricultural officer working under the Chief Conservator of Forests, it should be possible for the Department to supply silage fodder to the ryots at concessional rates.

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [21st March 1959]

Sir, teak should be grown on an intensive scale. What is grown now is not adequate. We may not be able to get adequate teak from the neighbouring States or even from Burma because export has been completely banned there. We want building materials and I would suggest that second-rate timbers be grown. These would be useful not only for building purposes but for the agriculturists also. These should be grown on a large scale in our forest areas.

10-50
a.m. With regard to the Kanyakumari district, there are natural facilities and its potentialities are very great. They should be developed on a large scale and more lands should be brought under rubber cultivation and also under teak if it is possible. I hear that there are still some barren lands in that area which have not been brought under rubber cultivation. Either the Government should take up this rubber cultivation immediately or they should try to lease out the lands on condition that the lessee agrees to grow only rubber in those lands.

With regard to sandalwood, even the Hon. Minister for Industries was telling us the other day that there is every possibility of a Sandalwood Factory coming up as early as possible in our State. I want to know from the Hon. Minister in-charge of Forests when exactly that would materialise. We should have a Sandalwood Factory as early as possible. Because, by establishing a factory, we should be earning foreign exchange to a very great extent. In this connection, my submission is that there has not been a strict watch over these sandalwood plantations. There have been lot of illicit cuttings of sandalwood trees and people carry away these things along with firewood, with the result, I am afraid, that we are losing a lot of revenue. The Government should exercise a proper check over this matter and prevent illicit cuttings.

So far as coastal areas are concerned, I want to impress upon the Government the necessity of growing more casuarina and other trees for firewood, instead of completely depending upon cashewnut plants. I think we have already grown enough of cashewnut plants. Moreover, I do not think it would bring much of foreign exchange even though to a certain extent it may help us. But, we have to put a stop to further planting of cashewnut plant. It is time we concentrate our attention on growing of teak and other second-rate timber which will be of immense use to us as building materials.

I would also request the Hon. Minister to concentrate his attention on growing small trees like 'Nellikai' tree, 'Kadukkai' tree, Gallnut and other such medicinal varieties. If they do that, it will go a long way to help the public. So far as Gallnut is concerned, I am informed that there are many middlemen who knock away the lion's share. I think there was an idea of establishing marketing societies. I do not know at what stage it stands. The middlemen purchase these things at a very cheap rate. I am told that each Gallnut is sold at quarter anna or so in the market. The

21st March 1959] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

Government should seriously consider this matter and come forward to start some marketing societies.

So far as Wattle and Blue Gum are concerned, we are no doubt growing them on a large scale. We may get some foreign exchange also from these things. But still, we must have an expert in the Department to take a survey of all the areas in our State to find out what kinds of trees can be grown in particular areas and how we can improve the natural potentialities and all those things. Further, an expert from the Agriculture Department or some other Department must be asked to take a complete survey of the forest areas in our State including poromboke lands near the forest areas.

With regard to Kumri cultivation, there have been some representations. I am sure the Government will do something in the matter. The people have been given some lands for cultivation on a 5 years' or 10 years' lease basis. But, I understand that most of the poor people who have resorted to this cultivation have incurred very heavy losses on account of the drought conditions in certain areas. In such cases, some relief must be given to these Kurori cultivators and if possible, a subsidy may be thought of for these people. Of course, the understanding is that they should
(Mr. Speaker in the Chair.)

take the produce and grow trees. But, in drought conditions, these people incur heavy losses. Therefore, the Government must come forward to give them some encouragement and help. Otherwise, there will not be any incentive.

Another complaint that is put forward is that the departmental officers and other lower grade subordinate officers working in the Forest Department are experiencing certain difficulties. Their children, are not given adequate educational facilities. In view of the fact that the pay given to the teachers in those areas is not quite adequate, there is no proper incentive for the teachers to go to those places and take to the teaching profession. The Government should consider this matter and do something.

With regard to Erukkan, Thumbai, etc., shrub jungles, there should be no restriction and the people must be allowed to remove these plants freely. I understand that in the North Arcot district, especially in Polur and other areas, many difficulties are experienced. The Hon. Minister for Revenue, who is unfortunately not here just now, must be in the know of things. It seems he has also made some promises to the people of those areas. I request the Hon. Minister to go into this question and do something to remove the difficulties experienced by the people of that locality.

I am sure the Hon. Minister will take into consideration all these aspects and see that something is done as expeditiously as possible with a view to meeting the needs of the people and also with a view to bringing more revenue to the State. That is all my submission, Sir.

[21st March 1959]

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் கலந்துகொண்ட கனம் அங்கத்தினர்கள் யாவரும் இந்த காடு வளர்ச்சியை இன்னும் எவ்வாறு விரிவு படுத்துவது, இன்னும் இதை எவ்வாறு அபிவிருத்தி செய்வது என்பதைப்பற்றித்தான் அக்கறை காட்டினார்கள், யோசனை கூறினார்கள், தாங்கள் கண்ட சில குறைப்பாடுகளையும் தெரிவித்தார்கள். அவர்களுக்கு முதன் முதலாக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாகப் பேசிய கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள், இந்தக் காடுகளை மேலும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கு ஒரு நிபுணரை அமைத்துப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று சொன்னார். காட்டிலாகாவைப் பொறுத்தவரையில், அதுதான் அடிப்படை. திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு காட்டிலாகாவிலே தான் “ஒர்க்கிங் பிளான்” என்று இருக்கிறது. அனுபவம் வாய்ந்த நிபுணர்களைக் கொண்டு, வெவ்வேறு பிராந்தியங்களிலே காட்டு அபிவிருத்தித் திட்டங்களைப்பற்றி நன்றாக ஆராய்ந்து, எந்த வகையிலே காடுகளை மேலும் அபிவிருத்தி செய்வது என்பதை உருப்படியான முறையில், சம்பிரதாயமான முறையில் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. மேலும் விரிவான முறையிலே கவனம் செலுத்தப்படும்.

நல்ல மதிப்புள்ள மரங்கள், உபயோகமான மரங்கள் வைப்பதைப்பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். தேக்கு மரம் முக்கியமானது தான். வீடு கட்டுவதற்கு வேண்டும். அது நாட்டிலே பற்றாக்குறையாக இருக்கிறது. ரயில்வே ஸ்டீப்மர்களாக உபயோகப்படுத்துவதற்குட்பட்ட தேக்கு மரம் வேண்டும். ஆனால், அது கிடைக்காத காரணத்தால் இரும்பு வாங்கவேண்டியிருக்கிறது. அன்னிய நாடுகளிலிருந்து வரவழைக்க வேண்டியிருப்பதால் அன்னிய நாட்டுச் செலவாணி நமக்குத் தேவைப்படுகிறது. அன்னிய நாட்டுச் செலாவணியைச் சேமிப்பதற்கு நாம் தேக்கு மரங்களை உபயோகப்படுத்துவோம் என்றால், ரயில்வேயின் தேவையை நாம் பூர்த்திசெய்ய முடியவில்லை. நம்முடைய ராஜ்யத்தைப் பொறுத்தமட்டில் தேக்கும் பற்றாக்குறையாக இருக்கிறது. அதைப் போக்கவேண்டி, தேக்கு அதிகமாகப் பயிரிடவேண்டியிருக்கிறது. தேக்கு மரம் நம்முடைய காடுகளிலே ரொம்பக் குறைவு. அதை எந்த எந்த வழியிலே வளர்க்கலாம் என்று திட்டமிட்டு, மழை அதிகமாக உள்ள இடங்களில் அதிகமாக தேக்கு மரம் பயிர் செய்யப்பட்டு வருகிறது. சில இடங்களில் பயிர் செய்ய முடியாது. கோயமுத்தூர் ஜில்லாவிலே காட்டுப் பகுதிகளில் ரோடு போடவேண்டிய இடங்களில் ரோடு போடப்பட்டு இருக்கிறது. கனியாகுமரி ஜில்லாவிலும் தேக்கு பயிர் செய்ய ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது. மதுரை ஜில்லாவில் கண்டமநாட்க்கன் ஜமீன் காடுகளில் மழை இருக்கிறது. தேக்கு நன்றாக வரும். அங்கே ஐயாயிரம் ஏக்கருக்கு மேல் தேக்கு பயிரிட எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. தஞ்சை, திருநெல்வேலி மாவட்டங்களிலே கூட ஆற்றோடுகளிலே தண்ணீர் ஈரம் இருந்தால் தேக்கு வளரும் என்று இப்பொழுது உணரப்படுகிறது. ஆகவே அங்கும் சேச்சு மாங்கள் சாகுபடி செய்யப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் இன்னும் அதிகமாக சாகுபடி செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி எல்லா இடங்களிலும் அதிகமாக சாகுபடி செய்வது என்பது முடியாது. இது ஒரு டெக்னிக். அந்த அந்த பிராந்தியங்களில் ஒரு அளவுக்குத்தான் சாகுபடி செய்ய முடியும். எந்த அளவுக்கு சாத்ய படுகிறதோ அந்த அளவுக்குத்தான் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது.

சந்தன மரங்களைப்பற்றி சொல்லும்போது, அந்த மரங்கள் இயற்கையாகவே தான் வளருகிறது. அப்படி வளருவதற்கு அநேகமாக பறவைகள் தான் உதவி செய்கிறது. அதை மேலும் மேலும் விருத்தி செய்ய வேண்டும் என்பது தான் அரசாங்கத்தினுடைய எண்ணம். சந்தன மரத்திற்கு ரொம்ப மதிப்பு இருக்கிறது. அதனால் தான் அது அதிகமாக திருட்டுப்போகிறது. அதை எந்த அளவு தடுக்க முடியுமோ அந்த அளவு தடுத்துக்கொண்டு தான் வருகிறோம். அதிகப்படியான மரங்கள் திருட்டுப் போனதால் இன்னும் அதிகமாக மரங்களை வளர்ப்பதற்கும் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறது. சந்தன மரங்களை திருடுகிறவர்கள்

21st March 1959] [Sri M. Bhaktavatsalam]

மீது பெரிய கேஸ்கள் எல்லாம் போட்டு கடுமையான தண்டனையும் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. சந்தன மரங்களை இங்கேயிருந்து பம்பாயிக்குக் கூட கொண்டு போகப்படுகிறது. அவ்வளவு கிராக்கி அதற்கு இருக்கிறது. திருட்டுத்தனமாகப் போவதைக்கூட தடுக்கப்பட்டு வருகிறது. எவ்வளவு பாதுகாப்பு செய்ய வேண்டுமோ அந்த அளவுக்குக் கட்டுப்பாடு செய்யப்படும் வருகிறது. திருட்டுத்தனமாக வெட்டி எடுத்துக்கொண்டு போகிறவர்களைக் கண்டு பிடித்து அவர்கள் பேரில் வேண்டிய நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இருந்தாலும் அது சம்பந்தமான சட்டங்களை திருத்த வேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த சட்டத்தை மாற்றி அமைப்பதற்கு பரிசீலனை செய்யப்படும் வருகிறது. அப்படிப்பட்ட ஒரு திருத்தச் சட்டம் சீக்கிரத்தில் இந்த மன்றத்திலும் சமர்ப்பிக்கப்படும் என்பதை நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் குறிப்பிடுகிறேன்.

ரப்பரைப்பற்றி சொன்னார்கள் எதிர் கட்சி தலைவர். கன்யாகுமரி ஜில்லாவில் நல்ல தரமான ரப்பர் தயாரிக்கப்படுகிறது. இதை காட்டிலாகா மூலமாகவும் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. மத்திய அரசாங்கம் கூட இதில் அக்கரை கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த திட்டத்தின்படி காட்டிலாகாவின் மூலமாக மூலாயிரம் ஏக்கரில் இதைப் பயிரிட வேண்டும் என்ற யோசனை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதை ரொட்டேஷன் மூலமாக பயிரிட வேண்டும் என்றும் யோசனை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது தனி நபர் கையில் ரப்பரை வைத்திருக்கிறார்கள். ரப்பரை பொறுத்த மட்டில் நான் அறிந்த தில் ரப்பரை குத்தகைக்கு விடுவது என்பது சரியல்ல. அப்படி குத்தகைக்கு விட்டால் அது பயன் உள்ளதாகத் தோன்றவில்லை. அதை காட்டிலாகாவின் மூலமாகத்தான் பயிரிட உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

சந்தனத்தை எண்ணையாக ஆக்கி அதன் மூலமாக அந்த தொழிலை நடத்தலாமா, அதன் மூலமாக நமக்கு அதிகப்படியாக லாபம் கிடைக்குமா என்று கூட பரிசீலனையே இருக்கிறது. சந்தன எண்ணை நிலைமையைப் பற்றி எப்படி இருக்கிறது என்பதை கனம் எதிர்க்கட்சி அவர்கள் குறிப்பிட்டார். இதைப்பற்றியும் நான் ஆராய்ந்து பார்த்தேன். சந்தன மரமாகவே விற்பதில் லாபம் இருக்கிறதா அல்லது அதை எண்ணையாக்கி அந்த எண்ணையை விற்பதில் அதிகப்படியான லாபம் இருக்கிறதா என்பதைப் ஆராயவேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்நிய நாட்டில் இதன் பலனை கவனிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. சந்தன மரத்தையே வெட்டி விற்பதில் அதை வாங்குகிறவர்கள் அதை எண்ணையாக்கி அந்த எண்ணையை அந்நிய நாடுகளுக்கு விற்க ஏற்பாடு செய்யலாம். அப்படி அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்து அதிகப்படியான லாபம் சம்பாதிக்கலாம். சந்தனத்தை வெட்டி இங்கேயே பாக்டரி வைத்து எண்ணையாக்கி அதை நாமே அந்நிய நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்து விற்கலாமா என்கூட யோசனை செய்யப்பட்டு வருகிறது. எண்ணையாக ஆக்கி விற்பதில் அதிகப்படியான லாபம் வரவில்லையானால் அப்படி எண்ணையாக ஆக்கி விற்பதில் பலன் இல்லை. ஏனென்றால் இப்பொழுது மரங்களாகவே அதிகமாக வாங்கிக் கொண்டு போகிறார்கள். இதைப்பற்றி யோசிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவசியமாக எண்ணையாக்கி விற்பதில் அதிகப்படியான லாபம் வரவில்லையானால் அந்தத் தொழில் செய்வதில் பிரயோசனம் இல்லை. இப்பொழுது நடத்தகிற வியாபாரம் பாதிக்காத முறையில் அதை ஆரம்பிக்க வேண்டும். இந்த நோக்கத்தில்தான் இந்த அரசாங்கம் இருக்கிறது.

கனம் அங்கத்தினர் எம். பி. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் சொன்னார், இதற்கு ஒதுக்கப்பட்ட பணம் போதாது என்று. காட்டிலாகா செல்வம் மிகுந்த சிறந்த செல்வம், அதை வளர்க்க வேண்டும், அதற்கு ஒதுக்கிய பணம் குறைவாக இருக்கிறது, இன்னும் அதிகப்படியாக ஒதுக்க வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டார். அவர் அவ்வாறு சொன்னதை நான் வரவேற்கிறேன். அதிகமாக செலவு செய்ய வேண்டும், அதிகப்படியாக அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர்கள் சொன்னால் அது வரவேற்கக்கூடிய விஷயம்தான். அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த மட்டிலும் காட்டிலாகாவிலுள்ள காடுகளை எந்த எந்த அளவு வளர்ப்பதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமோ அந்த அளவு முயற்சி எடுத்துக்

[Sr. M. Bhaktavatsalam] [21st March 1959]

கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. அதுதான் அரசாங்கத்தின் உடைய கவலையும். முதல் ஐந்தாண்டு திட்டத்தை உருவாக்கியபோது காட்டிலாகாவுக்கு ஒன்றும் அதிகமாக கவனம் செலுத்தவில்லை. குறைந்த பணம்தான் ஒதுக்கப் பட்டிருந்தது. அதாவது ஐம்பது லட்சம் ரூபாய்தான் ஒதுக்கப்பட்டது. அப்பொழுது அதனுடைய ஒருமையை உரையில்லை. இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் அதற்கு என்ன பேரீதிய பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்திலும் அதற்கு இன்னும் அதிகமாக ஒதுக்கப்படும். அந்த முறையில் ஒதுக்கி அதிகப்படியான பணம் அடையக் கூடிய வகையில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படும். அப்படி ஒதுக்கி எந்த அளவில் காடுகளை விரிவுபடுத்த முடியுமோ அந்த அளவில் அதை விரிவுபடுத்துவதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளப்படும். அப்படி அதற்கு ஒதுக்கிய பணம் போதவில்லை என்றாலும் வேறு இனத்திலிருந்து இந்த இனத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டு செலவு செய்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படும். அப்படி ஒரு இனத்திலிருந்து மற்றொரு இனத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டு செலவு செய்வதற்கு திட்டக் குழு அதற்கு வேண்டிய அமைதியும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி ஆட்சேபிக்கப்போவதில்லை. விவசாய இனம் தான் கீழ்க்கண்ட பணத்தைக்கூட இந்த இனத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டு செலவு செய்யலாம். அப்படி பணத்தை எடுத்துக் கொண்டு பயனுள்ள வகையில் வேண்டிய செலவு செய்யலாம். அப்படி செலவுசெய்து திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டும். இருக்கிற மரங்களை பாதுகாப்பதோடு இன்னும் அதிகப்படியாக மரங்களை நடுவதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படும். எந்த அளவுக்கு காடுகளை அபிவிருத்தி செய்ய முடியுமோ அந்த அளவுக்கு அபிவிருத்தி செய்துகொண்டு தான் வருகிறோம்.

ஐயின் பிராந்தியங்களிலுள்ள காடுகள் அதிகப்படியாக அழிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று எதிர் கட்சி தலைவர் பகார் செய்தார். ஆகவே அதை சரியான நிலைமைக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்றும் தெரிவித்துக் கொண்டார். அதிலும் இந்த அரசாங்கம் கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறது. ஆனால் ஐயின் பிராந்தியங்களில் ஒரு உருப்படியான திட்டத்தை நிறைவேற்றவேண்டுமானால் அங்கே சர்வே செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது சில தகராறுகள் ஏற்படுகிறது. அங்குள்ளவர்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால் ஐயின் காலத்தில் பங்களுக்கு சில உரிமைகள் இருந்தன என்றும் அவைகள் அப்பொழுது அதிகப்படுகிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். அதையும் கவனிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. நான் குற்றமாக சொல்லவில்லை. ஐயின் காலத்தில் அவர்களும் காடுகளை அழித்துக்கொண்டிருந்தார்கள், ஜனங்களும் அழித்துக்கொண்டிருந்தார்கள். எடுத்துக்கொண்டுபோன வரையில் லபம் என்ற முறையில் இருவரும் அழித்துக்கொண்டிருந்தார்கள். அப்படிப்பட்ட உரிமையை இப்பொழுது கேட்பது சரியல்ல. விவசாயிகளுக்கு சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டும் என்பது வாஸ்தவம்தான். காடுகளை அழிக்கக்கூடிய அளவில் சலுகைகள் கொடுக்கமுடியாது. அந்தக் கொள்கையை இப்பொழுது பின்பற்ற அமைதிக்க முடியாது. இப்படிப்பட்ட பல குறைகள் என்னிடம் வருகிறது. அவைகள் பேரில் சென்று கவனித்துக்கொண்டுதான் வருகிறேன். அந்தந்த இடத்திற்குச் சென்று மக்களையும் மக்களுடைய பிரதிநிதிகளையும் கண்டு பேசி ஒரு பரிகாரம் தேடிக்கொடுத்துக்கொண்டுதான் வருகிறேன். குறைகள் நியாயமான குறைகளா இல்லையா என்பதை கவனித்து நியாயமான குறைகளாக இருந்தால் அதற்கு பரிகாரம் தேடிக்கொடுத்துக்கொண்டும் வருகிறேன். அவரவர்களுடைய குறைகள் அவரவர்களடைய கோணத்தில் அவர்கள் காண்கிறார்கள். பொதுவாக நன்மையாக இருக்கக்கூடிய குறைகளை நிவர்த்திக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. எல்லோரும் இப்பொழுது நிலம் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கிறார்கள். நிலம் உள்ளவர்கள் குறைவாக இருக்கிறார்கள், நிலம் இல்லாதவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். நிலம் வேண்டுமென்ற பேச்சு அதிகமாக இருக்கிறது. எந்த அளவு காட்டிலிருந்து கொடுக்க முடியுமோ அந்த அளவுதான் கொடுக்க முடியும். இது பற்றி அதிகாரிகளையும் கேட்கப்படுகிறது. இதில் டாக் இன் தி மேஞ்சர் பாலிசி கூடாது.

21st March 1959] [Sri M. Bhaktavatsalam]

காடு வளர்ப்பதற்கு அது அவசியமாக இருந்தால் அதைக் கொடுக்க முடியாது. பல்சன் அடையக்கூடியதாக இருந்தால் அதைத்தான் கொடுக்க முடியும். அப்படி காடுகளுக்கு அவசியம் இல்லை என்று கருதுகிற இடங்களை விவசாயிகளுக்குக் கொடுக்காமல் இல்லை.

திருவண்ணாமலையிலுள்ள நரிக்குறவர்களைப்பற்றி ஒரு அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். காட்டிற்கு அந்த இடங்கள் லாயக்குள்ளதாக இருந்தால் அதைக் கொடுக்கமுடியாது. அந்த இடங்களில் காட்டிற்கு எந்த விதமான பயனும் இல்லை என்றால் அப்படிப்பட்ட இடங்களைக்கொடுக்க ஆட்சேபணை கிடையாது. பயன் அளிக்கக்கூடியதாக இருந்தால் அதைக் கொடுக்க முடியாது. காடுகளுக்கு பயன் கொடுக்கக்கூடிய இடங்களை எடுத்து நாலு பேர்களுக்குக் கொடுப்பது என்பது சரியல்ல. இன்றைக்கு காடுகள் எல்லாம் சீரழிந்த நிலையில் இருக்கிறது. அவைகளையெல்லாம் சீரான நிலைமைக்குக் கொண்டு வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. இதில் அரசாங்கம் இப்பொழுது கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறது. சில இடங்களில் இன்றைக்கு மரங்களே இல்லை. அங்கேயெல்லாம் மரங்களை வைத்து பயிரிட வேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த இடங்களை யெல்லாம் பரிசீலனை செய்த பிறகு ஒன்றுக்கும் பிரயோசனம் இல்லையென்றால்தான் கொடுக்க முடியும். குமரி கல்டிவேஷன் முறையில் கேட்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். நல்ல முறையில் பயன்படுத்திக்கொள்வதாக இருந்தாலும் காடுகளுக்கு எந்த விதமான அழிவும் வராமல் இருந்தால் அப்படிக் கொடுக்க தயாராக இருக்கிறோம். சில இடங்களில் குறிப்பாக தென்னாற்காடு ஜில்லாவில் விழுப்புரம் தாலுகாவில் ரொம்பவும் திருப்திகரமாக இருந்தது. அதை நானே போய் பார்வையிட்டேன். அங்குள்ள ஏழைகள் ஒன்று மில்லாதவர்கள், 50 அல்லது 100 பேர்கள் அங்கே பயிரிடுகிறார்கள். அவர்கள் காட்டையும் பார்த்துக்கொள்ளுகிறார்கள். அப்படி காடுகளைப் பார்த்துக்கொள்வதாக இருந்தால் குமரி கல்டிவேஷனுக்குக் கொடுக்க தயாராக இருக்கிறோம். காடுகளுக்குக் குந்தம் இல்லாமல் இருந்தால் கொடுக்க தயாராக இருக்கிறோம். இந்த மாதிரி மதுரை ஜில்லாவில் இருக்கிற காடுகளில் மலைப் பிராந்தியங்களில் குத்தகைக்கு ஒரு அளவு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேற்கொண்டு கொடுத்தால் எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. மண் அரிப்பை தடுக்க வேண்டும். ஆறுகள் இருந்தால் அந்த ஆறுகளை பாதுகாக்க வேண்டும். ரிவர் எரோஷன், சாயில் எரோஷன் இவைகளைப் பார்த்துக்கொள்வது முக்கியமான விஷயம். நிலம் இருக்கிறது, அதைக் கேட்கிறார்கள். அதைக் கொடுத்து அவர்கள் அதில் பயிரிட்டு நல்ல பலன் கிடைத்தால் அதை பாதுகாக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது காட்டிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டியதாக இருக்கிறது.

“இருக்கிற நிலங்களை ஏன் கொடுக்கக்கூடாது” என்று நீலகிரி அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். காட்டுக்குப் பிரயோஜனம் இல்லையென்றால் கொடுக்கலாம். சில இடங்களில் கொடுத்தால் அங்கு இருக்கக்கூடிய ஆற்று நீர் குறைந்து விடலாம். அரிப்பு ஏற்படலாம். அங்கு ஒகிற நீரிலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய மின்சாரம், நீர்ப்பாசன வசதி ஆகியவை பாதிக்கப்படலாம். அங்கத்தினர்கள் தங்கள் தங்கள் கண்ணாட்டத்தில் இருந்து இவைகளைக் கவனிக்காமல் நான் சொன்ன நிலைமையெல்லாம் கவனித்துப் பார்ப்பார்களேயானால் காட்டிலாகா பிடிவாதம் பிடிக்கிறது என்று சொல்லும் நிலைமை இருக்காது.

மாடுகள் மேய்க்க வசதி கொடுக்கிறோம். காடுகளைப் போல் மாடுகளும் சிறந்த செல்வம். அந்த மாடுகள் நன்றாக வளர்க்கப்பட மேய்கால் வசதி நன்றாக இருக்கவேண்டும். கிராமப் பஞ்சாயத்துக் காடுகளை மேய்க்க வசதிக்காக இணைக்கும் வகையில் கவனம் செலுத்தி வருகிறோம். ஒரு கட்டுப்பாட்டுக்காக வருஷத்திற்கு 1 ரூபாய், 2 ரூபாய் என்று மேய்க்க கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள். இது ஒன்றும் அதிகமில்லை. பர்மட் இல்லாமல் கிட்டெல வேண்டுமென்று சொல்லுவது சரியல்ல. கட்டுப்பாடு இல்லாமல் கிட்டெல்டால் காடுகள் அழிந்துவிடும். இப்பொழுது இயற்கையாக உள்ள

[Sri M. Bhaktavatsalam] [21st March 1959]

காடுகள் மட்டுமல்லாமல் செயற்கை முனையிலும் செடிகளை வைக்கிறோம். எல்லாப் பிராந்தியங்களிலும் எவ்வளவு மாடுகள் மேயும் என்று கணக்குப் போட்டு உதற்கேற்றப்படி அனுமதி கொடுக்கிறோம். மாடுகளை மேய்ச்சலுக்குக் கொண்டு போகிறவர்கள் மைல் கணக்காகக் கொண்டு போவதுண்டு. காடு என்றால் 2 மைல்கூடப் போகமாட்டேன் என்கிறார்கள். “இங்கு ஏன் செடி வைத்திருக்கிறது” என்று கேட்கிறார்கள். அப்படிச் சொல்லுவது சரியல்ல.

விவசாயத்துக்குப் பசுந்தான் உரம் கிடைப்பதில் தஷ்டம் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இலவசமாகக் கொடுங்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படிக் கொடுத்தால் வலுத்தவன்தான் எடுத்துக்கொண்டு போகமுடியும். எளியவனுக்குக் கிடைக்காது. யார் யார் செல்வாக்குள்ளவர்களோ அவர்கள் 100 ஆட்களைக் கொண்டு வந்து எல்லாவற்றையும் சுரண்டிக்கொண்டு போய்விடுவார்கள். ஏழைகள், சிறிய விவசாயிகளுக்குக் கிடைக்காது. ஆகவே, அதற்கு ஒரு வரம்பு, இருக்க வேண்டும். பர்மிட் வேண்டும். இலவசமாகக் கொடுப்பது என்று முடிவு செய்தால் அடித்தடிதான் நடந்துகொண்டிருக்கும். இந்த உரத்தின் அருமையை விவசாயிகள் உணர்ந்திருக்கிறார்கள் என்பதைக் காண அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். புதுக் கோட்டையில் ஒன்றுமே கிடைக்காத நிலை இருந்தது. அதற்குப் பிறகு “ஆக்ஷன்” விட்டு விவசாயிகளுக்குப் பயன்படும்படி செய்யச் சொன்னேன். அந்த வகையில் அரசாங்கம் சில நபர்களை வைத்திருக்கிறது. திரு ருப் போவதை எப்படியும் தவிர்க்கவேண்டும். அதைப் பற்றிப் பல அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கண்காணிப்பதற்காகவும், நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுவதற்காகவும் நாம் சட்டத்தைக் கடுமையாக்குகிறோம். சில அதிகாரிகள் வஞ்சம் வாங்குகிறார்கள் என்பதை நான் மறுக்கவில்லை. மறுப்பதில் பயன் இல்லை. மிகைப்படுத்திக் கூறுவதும் லட்சியத்தை நிறைவேற்றப் பயன்படாது. கடுமையான நடவடிக்கையும் எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். இதற்குப் பொதுமக்கள் ஒத்துழைக்கவேண்டும். பொதுமக்கள் கண்காணிப்பு செய்யவேண்டும். அவர்களையும் ஒத்துழைப்பு இந்தச் சமயத்தில் இல்லையென்று நான் சொல்லவில்லை. அதிகமாக நான் கோருகிறேன்.

“இப்பொழுது அதிகமாக முந்திச் செடிகளையே வைக்கிறார்களே! அதற்குப் பதிலாக சவுக்கை வைக்கலாமே” என்று கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதைத் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர் ஒப்புக்கொள்ள மாட்டார்கள். அதன் அருமை அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். வேறு ஒன்றும் பயிர் செய்ய முடியாத இடங்களில் முந்திச் செடிகள் பயிரிடப்படுகின்றன. மழை இல்லாத இடங்களில், துண்ணீர் இல்லாத இடங்களில் இந்தச் செடியை வைத்து விட்டால் தானாகவே வளரும். மாடுகள் போய் மேய்ந்துவிடக் கூடாது. ஒரு வருஷத்தில் தானாகவே 6, 7 அடி வளர்ந்துவிடுகிறது. எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள் என்று இப்பொழுது இந்த இடங்களில் சவுக்கை வைத்தால் பிறகு “நஷ்டம் ஏற்பட்டு விட்டதே” என்று அவரோ சொல்லுவார். விறகுப் பற்றாக்குறை மிக அதிகமாக இருந்த சமயத்தில் இந்த இடங்களில் எல்லாம் சவுக்கு வைத்தார்கள். பல இடங்களில் நஷ்டம் ஏற்பட்டு விட்டது என்று ஒரு கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். சவுக்கு பொய் அவசியந்தான். விறகுப் பஞ்சம் இருக்கிறது. என் இப்பை மதிப்பிற்குரிய சகா தொழிலமைச்சர் அவர்கள் நெய்வேலித் திட்டத்தில் மிகுந்த அக்கரை காட்டி வருகிறார்கள். அங்கிருந்து “பரிசு” வந்தாலும் பேர்தாது. விறகுப் பஞ்சம் தீர்ந்துவிடும் என்று சொல்லுவதற்கில்லை. நான் பார்த்திருக்கிறேன். என்னடைய சகா அவர்களும் பார்த்திருக்கிறார்கள். ஜெர்மனியில் இந்த மாதிரி லிக்கைட் இருக்கிறது. “பரிசு” இருக்கிறது. மின்சார உற்பத்தியும் செய்யப்படுகிறது. அவை எல்லாம் மேலும் மேலும் வேண்டியிருக்கிறது. இங்கே நமக்கு விறகுப் பஞ்சம் இருக்கிறது. அதற்கு விறகுதான் வேண்டும். உணவைச் சமைத்து சாப்பிட விறகு வேண்டும். அது ஒரு முக்கியமான பிரச்சனை. நமக்கு இன்று எது வேண்டுமோ அதைத்தான் நாம் வற்புறுத்துகிறோம். விறகு

21st March 1959] [Sri M. Bhaktavatsalam]

அளிக்கக்கூடிய மரங்களை வளர்க்க மிகுந்த அக்கறை காட்டப்பட்டு வருகிறது. மழை குறைந்து, போகிறது. மழை பெய்யக் காடுகள் இருக்க வேண்டுமென்ற அவசியமில்லை என்று சொல்லக்கூடிய விஞ்ஞானிகள் இருக்கிறார்கள்.

முகவியமாக நம்முடைய தொழில் வளர்ச்சிக்கு “வாட்டில்” போன்ற மரங்கள் தேவையாக இருக்கின்றன. தேக்கு மரங்களையும் வைக்கிறோம். தேக்குச்சி மரங்களையும் வைக்கிறோம். அது ரொம்பத் தேவையாக இருக்கிறது. அதற்கு மழை வேண்டும். சில வகைகள் வேண்டும். எங்கெங்கு அதை வைக்கவேண்டுமோ அங்கெல்லாம் அதை வைக்கிறோம். மூன்று வரவு செலவுத் திட்டப் பொது விவாதத்தில் கலந்துகொண்ட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த ஒரு கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கொஞ்சம் கடுமையாகக் காட்டிலாகாவைத் தாக்கிப் பேசினார்கள். “காட்டிலாகச் செடிகளை வைத்துக் கொண்டே போகிறார்கள், அது அப்படியே பட்டுக் கொண்டே போகிறது” என்று சொன்னது கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்கு நினைவிருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். அவர்கள் பேசியதைக் கேட்ட பிறகு நான் கன்னியாகுமரிக்குப் போய் விவரமாக விசாரித்து நிலைமையைத் தெரிந்துகொள்ள பாடுபட்டேன். கன்னியாகுமரி வட்ட அங்கத்தினர் அவர்களுக்குத் தெரியாது. நான் அவரை அறியக்கூடேன். மே மாதத்திற்குப் பிறகு கன்னியாகுமரிக்கு அந்த அங்கத்தினரை அழைத்துக் கொண்டு போய் அந்தக் காடுகளைக் காட்டுகிறேன். பயிர்கள் அழிந்துவிடவில்லை. மரங்கள் உலர்ந்து போகவில்லை. எல்லாம் நன்றாக இருக்கின்றன. பொதுவாக நாம் காடுகளை எவ்வப்போது “சர்வேயல்” அதிகமாக இருக்கிறது. கன்னியாகுமரி வட்டத்தில் 300 ஏக்கர் நிலத்தில் தேக்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. 200 ஏக்கரில் தேக்குச்சி மரங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதில் தேக்கு 100-க்கு 98 “சர்வேயல்” ஆகிறது. இந்த “soft wood” தேக்குச்சி மரங்கள் வைத்ததில் பல பிராந்தியங்களில் 100-க்கு 98 “சர்வேயல்” ஆகி இருக்கிறது. ஒரு பள்ளத்தில் மட்டும் காட்டு யானை அழித்து விட்டது. அதனால் 100-க்கு 40 போய் விட்டது. இதை மிகைப்படுத்திக் கூறுவதில் பயன் இல்லை. சொல்லுவதை செய்யவில்லையென்று அமைச்சர் அவர்களை வேண்டுமானால் குறை கூறுங்கள். அதற்காக ஒரேயடியாக இல்லாததை குறை கூறுவது நியாயமல்ல.

செங்கோட்டையில் ஒரு பழக்கம் இருக்கிறது. உலர்ந்த மரங்களை இலட்சமாகவே எடுத்துக்கொண்டு போகிறார்கள். ஜமீன் கிராமங்களில் இருந்து வந்தது போல் இப்பொழுது இருக்க முடியாது. பழைய ராஜ்யத்தில் நிலைமை எப்படி இருந்தது என்று கூறலாம். இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய ராஜ்யங்களைப் பற்றிக் கூறக்கூடாது. அப்போது கிடைக்கிறது கிடைக்கட்டும். போவது போகட்டும் என்ற நிலைமை இருந்திருக்கலாம். யார் வேண்டுமானாலும் உலர்ந்த மரங்களை எடுத்துச் செல்லலாம் என்று இவர்கள் உலர்ந்த மரங்களோடு பச்சை மரங்களையும் எடுத்துச் சென்று விடுகிறார்கள். தலையில் சமையை எடுத்துக்கொண்டு வருகிறவர்களிடம் பச்சை மரங்களும் இருந்ததை எனக்குக் காட்டினார்கள். இன்றைக்கு உலர்ந்த மரத்தை எடுத்துக் கொள்ளப் போகிறபோது பச்சை மரத்தையும் வெட்டி விடுகிறார்கள். மறுநாள் அது உலர்ந்துபோகும். அதை உடனே உலர்ந்த மரம் என்று எடுத்துக்கொண்டு வருவது என்று இருக்கிறது. இதை நாம் நன்றாகக் கவனிக்கவேண்டும். இப்படி இவர்கள் தலைச்சமையாகக் கொண்டுபோகிற விறகுக் கட்டுக்களை ஆறு அணு, ஏழு அணுக்கு விறகிறார்கள். அதை வாங்குகிறவர்கள் பொதுமக்களுக்கு ஒரு ரூபாய்க்கு விற்கிறார்கள். இப்படி லாபம் இவர்களுக்கும் இல்லை. காட்டிலுள்ள பச்சை மரங்களையும் அழித்துவிடுகிறார்கள். இதை எப்படி நாம் பார்த்துக் கொண்டுருகிறது? சுழித்திரத்தில் போட்டாலும் அளந்து போடவேண்டும் என்று சொல்வார்கள். அப்படி வெட்டிக்கொண்டு போகிறதைத் தடுத்தால் ஆத்திரம் வருகிறது. அதைத் தடுக்க முடியாது. ஆனால் யார் வெட்டிக் கொண்டு போகிறார்கள் என்பது நமக்குத் தெரிந்ததா? பச்சை மரத்தை வெட்டினால் தடுக்க முடியும். குற்றம் செய்யவர்களை தண்டிக்க

[Sri M. Bhaktavatsalam]

[21st March 1959]

முடியும். அதற்காக பரமிட் ஸிஸ்டம் போடலாம் என்று யோசித்தோம் அப்போது கூட இதற்கு ஏதாவது கட்டணம் போட்டால் நல்லது என்றார்கள். அது எல்லாம் ஒன்றும் வேண்டாம், இலவசமாகவே பரமிட் வழங்கலாம். ஆனால் பெயரைக்கொடுத்து, உலர்ந்ததைப் பொறுக்கிப் போக அவர்கள் பாஸ் வாங்கி வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று செய்திருக்கிறோம். இவர்கள் நாம் புதிதாக எங்கே செடி வைக்கிறோமோ அங்கே போகக்கூடாது. இப்படி அவர்களும் இதுவரையில் நடந்துகொண்டு வந்தது போலவே நடக்கட்டும். ஆனால் காடுகளையும் அவர்கள் அழித்துவிடாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பதைத் தவிர வேறு என்ன செய்வது? இதை எல்லோரும் ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

ஓர் ஆண்டுக்கு முன்னே நான் நேரில் போய்ப் பார்த்தேன். இவர்கள் குறிப்பிடுகிற பல குறைகளையும் நீக்கவேண்டும் என்பதுதான் என் நோக்கம். ஒரு விஷயம். நம்முடைய காடு இருக்கிறது. அதற்கு பக்கத்தில் ஒரு பெரிய முதலாளிக்குச் சொந்தமான ப்ளாண்டேஷன் இருக்கிறது. அவரையும் கூட அழைத்துக்கொண்டு நம்முடைய பிரதி நிதிகளே வந்திருந்தார்கள். இந்தக் காட்டை எல்மிவிட்டு அவர்களுக்குக் கொடுத்துவிடலாம் என்று சொன்னார்கள். அப்படிச் சேட்பது சகஜம். ஆனால் நம்முடைய பிரதிநிதிகளே கொடுங்கள் என்று சொல்வது அசாதாரணமானது. மக்கள் பிரதிநிதிகள் சொல்கிறார்கள் என்றால் உடனே அதைப் புறக்கணிக்க முடியாது. ஆகவே ஆராய்ந்து பார்க்கிறேன் என்று சொல்லிவிட்டு வந்தேன். இங்கே வந்து பார்த்தால் அங்கே ஓர் ஆறு ஓடுகிறது. இதை பெரிய முதலாளிக்கே, இத்தனை பொது ஜனப் பிரதி நிதிகளும் சொல்கிறார்கள் என்பதற்காக கொடுத்துவிட்டால் இங்கே பாதிக்கப்படாதா? அது எப்படி முடியும்? ரிவர் கன்சர்வன்ஸி, சாயில் கன்சர்வன்ஸிக்காகக் கொடுக்க முடியவில்லை. முடியாது என்று சொன்னால் ஆத்திரம் வருகிறது. காட்டு இலாகாவைப்பற்றித் தாக்கிப் பேசுகிறார்கள்.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : அந்த இடம் முன்னால் எஸ்டேட்டாக இருந்ததா? அதை ஆக்ஷன் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்களா? அப்படிச் செய்தால் அது ஸ்டேட் ப்ராபிரட்டாக இருக்காதா?

*** THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM :** அது ஆற்றோரத்தில் உள்ள சர்க்கார் காட்டைச் சார்ந்தது. எந்த இடமாக இருந்தாலும் தனிப்பட்டவருக்குக் கொடுப்பது, அதவும் ஆற்றுப்பாதுகாப்புப் பகுதியைக் கொடுப்பது என்பது ஒப்புக்கொள்ள முடியாத விஷயம். இதை எல்லா அங்கத்தினர்களும் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

இப்போது வெட்டுப்பிரேரணையை பிரேரித்த கனம் கோதண்டராமன் அவர்கள் அரவட்டால் கிராமத்திற்கு வண்டிகள் போக முடியவில்லை. ரோடு போட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இப்போதே வண்டிகள் போக முடியும். இதற்காக வெட்டுப் பிரேரணை வேண்டாம். சொல்லப் படுகிற குறைகளை எல்லாம் அவ்வப்போது நீக்குவதற்கு வேண்டிய எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் காட்டு வளர்ச்சிக்கு குந்த கம் இல்லாத வகையில்தான் இந்தக் குறைகளுக்கு எல்லாம் பரிசாரம் காணவேண்டும் என்பது நாம் முதன்மையாகக் கவனிக்கவேண்டிய விஷயம் அதை எல்லா அங்கத்தினர்களும் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

பீடி இலையைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். இப்போது இறக்குமதியாகிறது. கன்னியாகுமரியில் அதை வளர்க்கலாம் என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி வளர்ப்பதற்குக் குத்தகைக்கு விட்டுவிடுங்கள் நாங்கள் பயிர் செய்கிறோம் என்கிறார்கள். எப்படி விடுவது, அப்படிவிட்டால் என்ன லாபம் கிடைக்கும் என்பது ஒன்றையும் கவனிக்காமல் விடுவது முடியாத காரியம். காட்டு இலாகா மூலமாகவே பீடி இலை உற்பத்தி செய்வதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து பார்க்கலாம்.

21st March 1959] [Sri M. Bhaktavatsalam]

நீலகிரியைப்பற்றி, கடலூரில் உள்ள அதிகாரிகள் நல்ல மதிப்புள்ள மரங்களை வெட்டி சாடஸ்டாக விற்பதாக கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். இரண்டு நாட்கள் முன்னாடி என்னிடத்தில் சொல்லியிருந்தால் அதைப்பற்றி விசாரித்து அறிந்து கொண்டிருப்பேன். இப்போது அந்தக் கருத்தை மறுப்பதற்கும் இல்லை. ஆதரிப்பதற்கும் இல்லை. இப்படிப்பட்ட காரியங்கள் நடப்பதைத் தடுக்கத்தான் வேண்டும். நமக்கு இருக்கக்கூடிய காட்டுச் செல்வம் மிகக் குறைவு. ஆகவே இப்படி எந்தப் பக்கத்திலும் அழிப்பது என்றால் அதைத் தடுக்கத்தான் வேண்டும்.

எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கருக்காய், நெல்லிக்காய், கால்நட்டு இவைகளை எல்லாம் இங்கே பயிரிடவேண்டும் என்று சொன்னார். அதற்குத் தான் பிரதேசமான கவனம் செலுத்தி வருகிறோம். காலேஜ் அப் இண்டகரேடெட் மெடிசின்—இருந்து ஒரு ஸ்பெஷல் ஆபீசரைப் போட்டு நம்முடைய காடுகளில் எங்கெங்கே என்ன என்ன உயர்ந்த மூலிகைகளை எல்லாம் வளர்க்கலாம் என்பதைப் பரிசீலனை செய்தோம். காரணம் விலை உயர்ந்த மூலிகைகள் எல்லாம் நம் நாட்டில் இருக்கிறது. அந்நிய நாட்டிலுள்ள நிபுணர்கள் இதைப் பாராட்டுகிறார்கள். அந்த ஸ்பெஷல் ஆபீசரும் ஒரு அறிக்கை சமர்ப்பித்திருக்கிறார். அந்த அறிக்கையை சகா தார இலாகாவின் கவனித்து வருகிறார்கள். அதன்படி எங்கெங்கே என்ன என்ன மூலிகைகளை எல்லாம் வளர்க்கலாமோ அது பற்றி கவனம் செலுத்தலாம். சிங்கோடு பிராந்தியத்தில் கூட இது ஓர் பகுதியாக அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

பொதுவாக தீயிடப்படுவதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். காட்டை அழிப்பதற்காகத் தீ இருக்கிறார்கள். இதைத் தடுக்க அரசாங்கம் போதுமான கவனம் செலுத்தி வருகிறது என்று சொன்னாலும் பொதுமக்கள் ஆதரவு காட்டவேண்டும். காட்டு இலாகா ஜனங்களுக்கு சங்கடத்தை விளைவிப்பதாக நினைக்கக்கூடாது. வேறு வகையில் பிரசாரம் வேண்டாம். இந்த இலாகா இருப்புத்துல் மக்களுக்குச் சங்கடம் இல்லை, தேசிய செல்வத்தைப் பெருக்குவதற்குத்தான் இது இருக்கிறது என்பதைப்பற்றி பிரசாரம் செய்ய வேண்டும். அதை கனம் அங்கத்தினர்கள் மூலம் நான் கோருகிறேன். எதிர்பார்க்கிறேன். காட்டு இலாகாவைப் பொறுத்தமட்டில் நூறு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன என்று சொன்னேன். நூற்றாண்டு விழாவைக் கூட அவர்கள் சமீபத்தில் கொண்டாடப்போகிறார்கள். காடுகளை வளர்ப்பதோடு மட்டும் அல்ல, அந்தக் காடுகளிலேயே வசிக்கின்ற, அந்த மலைப்பிராந்தியங்களையே சார்ந்த மலைவாசிகளுடைய நல்வாழ்வினும், பிற்போக்கு இனத்தவர்களுடைய நலனிலும் அக்கறைகூட்டும் இலாகாவைப்போலவே காட்டு இலாகா வினரும் அக்கறைகாட்டி, பல காரியங்களில் கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். இப்படி பலதிறங்களில் காட்டு இலாகா கவனம் செலுத்தி வருகிறது. மிகவும் உற்சாகத்தோடு இங்குள்ளவர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். பொதுவாக அந்நியர்கள் ஆட்சி காலத்திலும் கூட இந்த இலாகாவில் உள்ளவர்கள் எவ்வளவு அதிகமான கவனம் செலுத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் கான்கிறேன். அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டு தலையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொதுவாக மக்கள் காட்டுச் செல்வத்தின் அருமையை உணர்ந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பு, கண்காணிப்பு எல்லாம் அவசியமாகும் என்பதை இந்த மன்றத்தில் கூறிக்கொள்கிறேன். காட்டு வளத்தை நன்றாகப் பெருக்குவதற்கு மன்றத்தில் உள்ள எல்லா உறுப்பினர்களும் ஒத்துழைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: I would request the Hon Minister to furnish clarification on two points. One is about the game sanctuary. We have a game sanctuary in the mountain regions. I would like to know whether there is any possibility of having one in the plains either in the Kanyakumari district or in other places. The other point is with regard to the

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [21st March 1959]

Timber Transit Rules. The Hon. Minister was kind enough to revise the rules and issue orders. But still the revised orders have not been implemented by the Revenue Department. I should like to have clarification on these points from the Hon. Minister.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, about the game sanctuary in the plains, I have once indicated in the House that there is a proposal to have a game sanctuary in the Kanyakumari district. Then, Sir, with regard to the relaxation of the Timber Transit Rules orders have been issued authorising the Revenue Inspectors also particularly in view of the representations made by the hon. the Leader of the Opposition and I shall see that that order is enforced.

(Sri C. N. Annadurai rose.)

MR. SPEAKER: I am afraid I have no power to extend the debate on these Demands beyond two hours unless the House permits that.

11-30
a.m.

SRI C. N. ANNADURAI: அதிக மழை பெய்கிற இடத்தில் தேக்கு காடுகளை வளர்க்கவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். வண்டலூர் பகுதியில் தேக்குக் காடு என்று போடப்பட்டுள்ள பகுதி இருக்கிறதே, அங்குள்ள மழை அதற்குப் போதுமானது என்று சர்க்கார் கருதுகிறதா?

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: அதைக்கூடப் பார்த்தேன். பச்சை வர்ணத்தில் எழுதப்பட்டிருக்கிறது. ஒருக்கால் அது முந்திரிக்காடாகத்தான் இருக்குமென்று நினைக்கிறேன். (கனம் ஸ்ரீ ஏ. கோவிந்தசாமி—இல்லை. தேக்குக் காடுதான்.) அங்கே ஒன்றிரண்டு தேக்கு மரங்கள் இருக்கலாம். அது விஷயம் தெரியாது. மேற்கொண்டு கவனம் செலுத்துகிறேன். ஒருக்கால் மழையில்லாவிட்டாலும் மாய்ஸ்சர் இருந்தால் கூடத் தேக்கு வளரலாமோ என்னமோ.

MR. SPEAKER: As the hon. Member, Sri V. K. Kothandaraman is not his seat, his cut motion is deemed to have been withdrawn. I will put the original motion to vote.

The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 62,44,600 under Demand IV—Forest Department.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER: The question is—

'That the allotment of Rs. 25,03,000 under Demand XXXV—Capital Outlay on Forests—be reduced by Rs. 100.'

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 25,03,000 under Demand XXXV—Capital Outlay on Forests.'

21st March 1959]

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER: Now we shall proceed to discuss Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses and Demand XLI—Capital Outlay on Road Transport Schemes.

(3) DEMAND XXXIII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

(4) DEMAND XLI—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,89,49,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses.'

MR. SPEAKER: I understand that the cut motion of the hon. Member, Sri K. Sattanatha Karayalar, will be moved.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 1,89,49,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses—be reduced by Rs. 100.'

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,00,58,500 under Demand XLI—Capital Outlay on Road Transport Schemes.'

MR. SPEAKER: I understand that the cut motion of the hon. Member Sri A. Govindasamy, will be moved.

SRI A. GOVINDASAMY: Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 2,00,58,500 under Demand XLI—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.'

MR. SPEAKER: Now the Demands and the cut motions are before the House for discussion.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்போக்குவரத்து நிலையத்தை விஸ்தரிக்க **Progressive Nationalisation** என்பதுதான் சர்க்காருடைய கொள்கை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் 1958-ம் வருஷத்திலே ஒரு ரூட்டைக்கூட நாங்கள் புதிதாக எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. காரணம் என்னவென்றால் 4, 5 பஸ் ரூட்டுகளை சர்க்காரே எடுத்துக்கொண்டு பஸ் போக்குவரத்தை விஸ்தரிப்பதற்கு தீர்மானம் செய்தது. அதாவது மின்னடிவிலிருந்து திருவொற்றியூருக்கும், மின்னடிவிலிருந்து ரெட்ஹில்ஸ்-க்கும், பிராட்வேயிலிருந்து லாட்டிஸ் பிரிட்ஜிக்கும், பிராட்வேயிலிருந்து வில்லி வரக்கம் ஆகிய ரூட்டுகளை நாங்கள் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

[Sri R. Venkataraman] [21st March 1959]

இன்றைக்கு சர்க்கார் நடத்தக்கூடிய தொழிலாக இருந்தாலும்கூட அதை அந்த அந்த சட்டத்திட்டுத்திற்கு உட்பட்டே பாமிடுகள் வழங்கவேண்டுமென்று திட்டம் இருப்பதால் நாங்கள் கோரிய ரூட்டுகளில் மற்றவர்கள் அந்தத் தொழிலை நடத்திக்கொண்டிருந்தால் அந்த ரூட்டுகளை மாற்றுவதற்கு காம்ப்ளெஷன் கொடுத்து மற்றும் வேறு ரூட்டுகளை அவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்று சப்ரிம்கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்ட் கொடுத்திருக்கிறது. அந்த ஜட்ஜ்மெண்ட் பிரகாரம் ஹோம் டிபார்ட்மெண்ட்டு எந்த விதமான ரூட்டுகளை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று உத்தரவு போடுகிறது. இது சர்க்காரில் உள்ளவர்களைச் சேர்ந்ததால் அதில் “இண்டர்ஸ்ட்” உள்ளதாக இருக்கிற காரணத்தால் “Interested Party” என்ற காரணத்தால் அவர்கள் போடுகிறார்கள். உத்தரவு செல்லாது என்று ஆந்திர தேசத்தில் ஏற்பட்ட கேஸ்டிங் அவ்வாறு தீர்ப்பு கொடுத்தது. ஆகவே நம் ராஜ்யத்திலும் அவ்வாறு உத்தரவு போட்டார்கள். எந்த அளவில் ஹோம் செக்டரி உத்தரவு போட்டால் செல்லும் அல்லது செல்லாது என்று பரிசீலிக்கவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தச் சட்டதிட்ட ஆணைகூலங்களை ஆராய்வதற்கு அவசியம் ஏற்பட்டதால் உடனடியாக 1958-59-வது வருஷத்திலே அதிகமான பஸ்களை சர்க்கார் எடுத்து விஸ்தரிக்க முடியவில்லை. ஆனால் 1959-60-ம் வருஷத்திலே விஸ்தரிக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். மேலும் நாகர்க்கோவிலிருந்து திருநெல்வேலிக்கும், சென்னையிலிருந்து காஞ்சிபுரத்திற்கும் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த ரூட்டுகளை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று அரசாங்கம் முடிவு செய்திருக்கிறது.

சென்னை ராஜ்யத்தில் இப்பொழுது 470 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அவற்றில் சென்னை நகர ரூட்டுகளில் 360 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. சுளம் அங்கத்தினர்களுக்கு கொடுத்துள்ள அறிக்கையின்படி

Annual overhaul	39
B C repair	36
Monthly repair	15
Miscellaneous	20

மேற்சொன்ன பஸ்களை எடுத்துவிட்டால் 420 பஸ்களில் 320 பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. இது இன்னும் குறையலாம் 100 பஸ்கள் மிகவும் பழைய பஸ்கள். கனயாகுமரி ஜில்லாவில் இன்றைக்கு 90 பஸ்களில் 67 பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இது சம்பந்தமாக சர்க்கார் திட்ட வட்டமான கொள்கையை அனுசரிக்கவில்லை. ஏதோ பஸ்கள் வாங்கினது பழையதாக இருந்த போதிலும், இதை மாற்றுவதற்கு அரசாங்கம் ஒரு கொள்கையை அனுசரித்துவந்தது. அப்படி 7-ல் ஒரு பங்கு நாம் அதிகரித்துக்கொண்டுபோனால் 1960-61-ம் வருஷத்திற்குள் எல்லா பழைய பஸ்களும் மாற்றப்பட்டு நல்ல நல்ல பஸ்கள்தான் இருக்கும். இது பின்னால் வருகின்றவர்களுக்கு (clock work) மாதிரி ஒரு சிஸ்டமாக அமையும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்படி இல்லாமல் இப்பொழுது உடன்படியாக 100 பஸ்களை வாங்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இப்பொழுது 100 பஸ்களுடைய காபிடல் காஸ்ட் அதிகமாக இருந்த காபிடல் காஸ்டுக்கு இண்டரஸ்ட் சர்க்கார் கொடுக்கவேண்டும். அவனால் சர்க்காரின் செலவு அதிகரித்துக்கொண்டே போகும். ஆகவே இங்கு இருக்கின்ற பழைய பஸ்களை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக மாற்றி 1960-61 வருஷத்திற்குள் நல்ல விதமாக ஓடும்படி செய்யலாம். இப்பொழுது இந்த சிஸ்டம் clock work மாதிரி ரொம்ப ரொளுராக சரியான முறையில் ஓடும்படியான நிலைமையை ஏற்படுத்தும். இதைக் கருத்தில் கொண்டுவந்து 1960-61 வருஷத்தில் சென்னை நகரத்தில் 84 பஸ்களும், கனயாகுமரி ஜில்லாவில் 12 பஸ்களும் ஓடுவது என்ற திட்டத்தின் பிரகாரம் வருஷத்திற்கு 7-ல் ஒரு பங்கு விஸ்தரித்துக் கொண்டே போனால் ரூட்டுகளில் ஓடும் பஸ்கள் நல்ல பஸ்களாக இருக்கும். இம்மாதிரி நல்ல பஸ்கள் இருந்தால் நாம் எந்தந்த ரூட்டுகளை தேசிய

[21st March 1959] [Sri R. Venkataraman]

மயமாக்க இருக்கிறோமோ அங்கெல்லாம் உபயோகிப்பதற்கு சௌகரியமாக இருக்கும். ஆகவே தான் சர்க்கார் 7-ல் ஒரு பங்கை புதுப்பிக்கப்படும் என்ற ஒரு கொள்கையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை ஸ்திரீக்கும் இடங்களுக்கு இந்த அதிகப்படியான பஸ்களை ஒதுக்கலாம் என்ற நோக்கத்தடனும் தான் இதில் வருஷா வருஷம் 1-7 பங்கு அதிகரிப்பது என்ற கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம். லேண்ட் காடெட்ஸுக்கு குறைந்தபட்சமாக 10 வருஷ ஆயுள், உழைப்புக் காலம்—தான் உண்டு. பத்து வருஷ காலம் அது நன்றாக ஓடும். டாடா மெர்ஸ்டீஸ் பென்ஸுக்கு 8 வருஷ காலம் தான் உழைப்பு காலம். இந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கையை வருடாவருடம் 1/7 பங்கு அதிகரிப்பது என்ற கொள்கையின்படி அவைகளை அதிகரிப்பதன் மூலமாக வரும் அதிகப்படியான பஸ்கள் புது ரூட்டுகள் போடுவதற்கும் தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை ஸ்திரீப்பதற்கும் உபயோகப்படும்.

11.40
a.m.

தேசியமயமாக்கப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட்டில், லாபகரமான ரூட், கட்டுப்படியாகாத ரூட் ஆகிய இருவதமான ரூட்களையும் நாம் நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. ஏதாவதொரு இடத்திற்கு பஸ் வேண்டுமானால் உடனே பொதுஜனங்கள் பத்திரிகைகளில் அந்தக் குறிப்பிட்டு எழுதி விடுகிறார்கள். ஏன் 5-பஸ்ஸை இந்தச் சந்து வழியாக்க கொண்டுபோய் இன்னொரு பொருத்திற்குள் சேர்த்துக்கூடாது என்று பத்திரிகைகளில் எழுதிவிடுவார்கள். டிரான்ஸ்போர்ட்டை தனியார் நடத்தினால் அப்போது இந்த விஷயங்களை யாருக்கு எழுதுவது? கடவுளுக்குத் தான் எழுத வேண்டும். டிரான்ஸ் போர்டை சர்க்கார் நடத்துப்போது, மக்கள், அவரவர்களுக்கு எப்படி எப்படித் தேவைகள் இருக்கின்றனவோ அந்தத் தேவைகளுக்குத் தகுந்த வாய், அந்த அந்தக் குறைவை பொதுகுறைகளாக எடுத்துச்சொல்லுகிறார்கள். டிரான்ஸ்போர்ட்டை சர்க்கார் நடத்தவதால் அவர்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து வேண்டிய நிலைமையில் சர்க்கார் இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் தனியாரிடம் இருந்தால் யாரும் புதிய பஸ் ரூட்டுகள் நடத்த வேண்டுமென்று “அப்பை” பண்ணமாட்டார்கள். தனியாரை யாரும் எதுவும் கேட்க முடியாது. டிரான்ஸ்போர்ட்டை சர்க்கார் நடத்தும் போது, அன்சைனமிக் ரூட்டாக இருந்தாலும், மக்கள் கோரினால் அதை சர்க்கார் நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. சென்னை நகரில் 78 கட்டுப்படியாகாத ரூட்டுகளும் 28 லாபகரமான ரூட்டுகளும் இருக்கின்றன. இதற்கு முன்பு சென்னையில் எல்லா ரூட்டுகளிலும் தனியாரே பஸ் ஓட்டிக் கொண்டிருந்தபோது நான் இந்த நகரில்தான் இருந்திருக்கிறேன். கடந்த 39 வருஷங்களாக நான் இந்த நகரில் இருந்து வருகிறேன். நாங்கள் இப்போது நடத்தும் அன்சைனமிக் ரூட்டுகளில் எதிலும் தனியார் பஸ் ஓட்டியதில்லை. பஸ் தொழில் தேசியமயமாக்கப்படவில்லை. உள்ள ஒரு நன்மை, கட்டுப்படியாகாத ரூட்டுகளிலும் பஸ் விடப்படுவது ஆகும்.

சென்னை நகரில் வட சென்னையில் ஒரு டெப்போவை அமைத்து 150 பஸ்களை அங்கேயே வைக்க ஏற்பாடு செய்துவிட்டால் ‘டெம்மெலேஜ்’ குறைந்துவிடும், அதாவது சம்பாதிக்காமலிருக்கும் மைலேஜ் குறைந்து விடும். அந்த இடத்திலிருந்து ஆரம்பித்தால், தொழிலாளர்கள் வேலைக்கு சீக்கிரமாக வரத் தேவையில்லை; மேலும் பஸ்களை விரைவதை அந்த அந்த இடங்களிலிருந்து குறித்த காலத்தில் ஆரம்பிக்க முடியும். அதற்கு நாம் ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இதில் ஒரு பெரிய கஷ்டம் என்னவென்றால், லாண்ட் அக்விஸிஷன் ரொம்ப சலபமான காரியமல்ல. அதுவும், சென்னை நகரத்தில் ஒரு லாண்டை அக்விர் பண்ண இன்னு வருஷங்கள் ஆகும், ரொம்பக் கஷ்டப்பட்டால் ஒரு வருஷம் ஆகும். கனம் ரெவின்யூ அமைச்சர் இப்போது இங்கே இருக்கிறார்; அவருக்கு இது தெரியும். லாண்ட் அக்விஸிஷன் பண்ணுவதற்கான ஏற்பாடுகள் இப்போது நடந்துவருகின்றன. வட சென்னையில் இந்த டெப்போ அமைப்பது 1959-60-ம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்படும், அந்த ஆண்டில் முடிவடையாது.

[Sri R. Venkataraman] [21st March 1959]

நாம் கன்னியாகுமரியில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை சிறந்த முறையில் நடத்துகிறோம் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அங்கே சர்க்கார் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை சிறந்த முறையில் நடத்துகிறார்கள் என்று ஒருவர் கன்னியாகுமரி என்ற பத்திரிகையில் எழுதியிருக்கிறார். அங்கே பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் திருவாங்கூர்-கொச்சி சர்க்காரால் நடத்தப்பட்டபோது இருந்த நிலைமையையும் இப்போது சென்னை சர்க்காரால் நடத்தப்படும் போது இருக்கும் நிலைமையையும் ஒப்பிட்டு அவர் எழுதியிருக்கிறார். அவர் எழுதியிருப்பதை இங்கே வாசிக்க விரும்புகிறேன். “இந்த ஜில்லாவில் 44 புதிய பஸ்களை அனுப்பியும் 44 பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டிருந்த பாதையில் இன்று கூடுதலாக 14 பஸ்கள் ஓடச் செய்திருப்பதோடு லட்சக்கணக்கான ரூபாய் செலவிட்டு ஓர்க்கப்படும் நிர்மாணத்து வரும் சென்னை சர்க்கார் இந்த ஜில்லாவில் போக்குவரத்து வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு ஆவன செய்து வருகிறார்கள் என்பதை நான் எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்” என்று அவர் எழுதியிருக்கிறார். அவர் இந்த சர்க்காரை இவ்வாறு பாராட்டி எழுதியிருக்கிறார்.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : The Hon Minister will not cite instances of adverse criticisms.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சர்க்காருக்கு ‘அட்வெர்ஸாக’ எழுதப்பட்டுள்ளவற்றை நீங்கள் படித்துக் காண்பிக்கலாம். நானே அவைகளையும் படிக்க முடியுமா? யாரோ ஒருவராவது எங்களைப் பாராட்டி எழுதியிருக்கிறார்களே என்று அதை இங்கே வாசித்தேன்.

சர்க்கார், பஸ் தொழில் சம்பந்தமான ஒரு ஓர்க்காப்பை 5,60,000 ரூபாய் செலவில் கட்டியிருக்கிறது. மேலும், பஸ்களில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்காக 100 வீடுகள் கட்டி திட்டமிட்டிருக்கிறது. பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு சென்ற வருஷத்தில் என்னென்ன சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்ற விவரத்தை ஒரு அறிக்கையில் கொடுத்திருக்கிறேன். அதற்கு மேற்பட்டுச் செய்யப்பட்டிருப்பவைகளை மாத்திரம் இப்போது குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஓர்க்காப்பில் வேலை செய்பவர்களுக்கு இப்போது க்ராசுவிக் கொடுக்கப்படுகிறது; அவர்களுக்கு அது மட்டுமன்றி பிராவிடண்ட் பண்டும் கொடுக்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. மற்ற டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இத்திட்டத்தை விஸ்தரிக்க யோசனைகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு இன்ஸென்டிவ் போனஸ் கொடுக்கும் திட்டத்தை நடத்தினோம். ஆனால் அத்திட்டம் நல்லபடி பலனளிக்கவில்லை, எதிர்பார்த்த அளவு போனஸ் தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. அதைத் திருத்தியமைக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுமானால் அதை சர்க்கார் பரிசீலிக்கும்.

பஸ் தொழில் இன்று ஒரு பெரிய நெருக்கடியை எதிர்நோக்கியிருக்கிறது. நமது ராஜ்யத்தில் நடத்தப்படும் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டின் செலவுகளை நான் சதவிகித கணக்கில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஸ்டாபிற்கான செலவு, அதாவது சிப்பந்திகளுக்கான செலவு மொத்த வருமானத்தில் 28 சதவிகிதம். என்னை (ப்யூயெல்) முதலியவைகளுக்கான செலவு 20 சதவிகிதம். வரிக்கான செலவு—மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டப்படி விதிக்கப்படும் வரி, ஸர்சார்ஜ் உட்பட—18 சதவிகிதம். தேய்மானம்—நாம் அதிகமாகப் போட்டிருக்கிறோம்—16 சதவிகிதம். கண்டிஞ்சென்ட், ஸ்பேர்ஸ் முதலியவைகளுக்கான செலவு—12 சதவிகிதம். இண்டரெஸ்ட் ஆன் காபிடல்—6 சதவிகிதம். இன்று இத்தொழிலில் நமது செலவு நிலை இவ்வாறு இருக்கிறது.

நான்கு லட்ச ரூபாய் வருமானம் நமக்கு உபரியாக இருக்கும் என்று கமொஷியல் ஸ்டேட்மெண்டில் சொல்லப்பட்டிருந்தது. அதற்குப் பிராமத்திய சர்க்காரில் மூலம் என்னைக்கு வரிபோட்டுவிட்டதால், அந்த மதிப்பீடு கைசாபாது என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

21st March 1959] [Sri R. Venkataraman]

அடுத்த வருஷத்தில் எவ்வாறு அதிகப்படியான செலவுகள் ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். புதிதாக ப்ராவிடண்ட் பண்ட் மூலம் நாம் கொடுக்க வேண்டிய தொகை 1 லட்ச ரூபாய். ஊழியர்களின் பஞ்சப்படியில் 5 ரூபாய் உயர்த்தியிருப்பதால் நாம் அந்த வகையில் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டியது 2,33,500 ரூபாய். டீஸல் எண்ணெய்க்கு காலனுக்கு 40 நயா பைசா வீசும் வரி போடப்பட்டிருப்பதன் விளைவாக நாம் அதிகமாகச் செலவழிக்க வேண்டிய தொகை 5,20,000 ரூபாய். மேலும் இன்று டயர்கள் மீது வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1958-59-ல் நாம் 7½ லட்ச ரூபாய்க்கு டயர்கள் வாங்கினோம். அதற்கு வரி போடப்பட்டிருப்பதன் விளைவாக நாம் அதிகமாகச் செலவழிக்க வேண்டிய தொகை 6,10,600 ரூபாய் இவைகளை யெல்லாம் கூட்டிப் பார்த்தால் நம் அதிகப்படியான செலவு குறைந்தது 10 லட்ச ரூபாய்க்கு மேல் போய்விடும். ஆகவே இது ஒரு நெருக்கடியான நிலைமையைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இந்த நிலைமையைச் சமாளிக்க மூன்று வழிகள் உண்டு. ஒன்று, நாம் கட்டணத்தை உயர்த்தலாம்; யாரும் இதை எதிர்க்கவில்லை.

இரண்டாவதாக, நிர்வாகச் செலவைக் குறைக்கலாம். மூன்றாவதாக; “எபிஷியன்ஸ் ஆப் ஆப்பரேஷன்ஸ்”—ஐ நாம் அதிகரிக்கலாம். கட்டணத்தை உயர்த்துவது சலபம். ஆனால் அதை சர்க்கார் முசலில் செய்வதற்கு விரும்பவில்லை, கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு இப்பொழுது விரும்பவில்லை. மற்றவைகளைப் பார்த்து முடியாமல் போனால் ஒரு வேளை இதைச் செய்ய வேண்டியிருக்குமோ என்னவோ? இரண்டாவதாக, **reduction in expenditure** என்று சொன்னால் சம்பளத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்பது, அதவும் முடியாத காரியம். ஆக, இன்று மொத்தச் செலவில் 60 சத விதிக் செலவு நாம் குறைக்க முடியாத செலவுகள். எண்ணெயைக் குறைக்க முடியாது, குறைந்தால் பஸ் ஓடாது. அதற்கு, 20 சத விதிக். அடுத்தபடியாக, வரிகளையும் குறைக்க முடியாது. மற்ற வர்களுக்கு உள்ளது போலவே நாமும் கொடுக்க வேண்டும். டிரிபிளியேஷனையும், குறைக்க முடியாது. 1/7 வருடா வருடம் போட்டேண்டு மென்று சொல்கிறோம். பின்னர், இண்டரஸ்ட் 6 சத விதிக் இருக்கிறது. அதிலும் ஒன்றும் குறைக்க முடியாது. ஆக, எல்லாவற்றையும் கூட்டினால் 61 சத விதிக் செலவுகள் “பிக்ஸ்ட் சார்ஜ்கள்” குறைக்க முடியாமல் இருக்கிறது. ஆகவே அதில் ஒன்றும் செய்யமுடியாது என்று செரிவித்துக் கொள்கிறேன். மூன்றாவதாக, “ஆன்கரிஸ்ட் எபிஷியன்ஸி”, இப்பொழுதுள்ள நிர்வாகத்தை திறமையாக நடத்துவதால் நிலைமையைச் சமாளிக்க வேண்டுமென்பதுதான் சர்க்காரின் உறுதியான திட்டம் இப்பொழுது. அதைச் சொல்வதற்கு இப்பொழுது இருக்கிற தொழில் எங்கள் யூனியன்களை அழைத்து இருக்கிற நெருக்கடியை அவர்களிடம் விளக்கிச் சொல்லி எந்த முறையில் நிலைமையைச் சமாளிக்க முடியும் என்று அவர்களுடன் விவாதிப்பதற்காக எங்கள் முதல் வாக்கில் ஒரு கூட்டம் போட ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். இதைத் தவிர இன்றைக்கு ஐ.எல்.ஏ. எக்ஸ்பெர்ட் இதை விசாரணை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களின் விசாரணையில் பல நுட்பமான விஷயங்களைத் தெரிந்து கொள்ள வாய்ப்பு இருக்கிறது. அவரது அபிப்பிராயத்தில், எபிஷியன்ஸி ஆப் ஆப்பரேஷனை நிச்சயமாக நாம் உயர்த்த முடியும் என்று இருக்கிறது. ஆகவே அவர்களது விசாரணையை யொட்டி, அவர்களுடைய உதவியைக் கொண்டு இன்றைக்கு நாம் எந்த முறையில் எபிஷியன்ஸி ஆப் ஆப்பரேஷனை உயர்த்த முடியுமென்று சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. கூடுமான வரையில் கட்டணத்தை உயர்த்தாது முறையில் நெருக்கடியைச் சமாளித்து அதையும் ஒரு வாகரமாக நடத்துவதாயான சில ஏற்பாடுகளுடன் மென்றாக நான் விரும்புகிறேன். பொதுவாக இல் ஈடுபட்டிருக்கிற தொழிலாளர்கள் எல்லோரும் நன்கு ஒத்துமையுடையவர்கள். ஆனால் ஒரு குறைபாடு. எனக்கு கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் விதிகளுக்கு கட்டுப்பாடு நடப்பது பிடிக்கவில்லை. சென்னையில் இருக்கக் கூடியவர்கள் விதிகளுக்கு கட்டுப்பாடு நடக்கவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். உதாரணமாக, நம்முடைய மோட்டார் வெகிக்ளில் ஆக்டிவ் எல்லோரும் ஒரு சட்டை போட்டுக் கொள்ள வேண்டும், ஒரு குல்லாய் வைத்துக்

11-50
a.m.

[Sri R. Venkataraman] [21st March 1959]

கொள்ள வேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் கன்னியாகுமரியில் இருப் பவர்கள், சட்டை குல்லாய் போட்டுக் கொள்வதை கௌரவக்குறைவு என்று கருதுகிறார்கள். மற்ற நாடுகளில் அவரவர்களது தொழிலு களுக்கு உகந்த உடையை உடுத்திக் கொள்வதை கௌரவம் என்று கருதுகிறார்கள். அவர்களுடைய வேலைபைச் செய்யும்போது அவர்களுடைய உடையில் வருவதை கௌரவம் என்று நினைக்கிறார்கள்.

(ஒரு கனம் அங்கத்தினர், “ஹாட் கொடுங்கலேன்” என்று சொன்னார்.) தங்கக் கிரீடம் கூட பண்ணி வைக்கலாம். நானா வேண்டாமென்று சொல் கிறேன். நாம் ஹாட் கொடுத்தால் 3,500 பஸ் முதலாளிகளுக்கும் ஹாட் கொடுக்க முடியுமா? சர்க்காருக்கு ஒரு விதி, மற்றவர்களுக்கு ஒரு விதி என்று இருக்கக் கூடாது. நான் சொன்னபடி கிரீடம் கூட கொடுக்கலாம். ஆனால் எல்லோருக்கும் அது சமமாக இருக்கவேண்டும். ஆகவே, விதிகளை அனுஷ்டிக்கமாட்டேன் என்று சொல்வது சரியல்ல. ப்ரைவேட் பஸ் டிரைவர்கள் குல்லாய் போட்டுக்கொள்ளாவிட்டால் போலிஸ் அவர்களை சார்ஜ் செய்கிறார்கள். ஆனால் சர்க்கார் சர்வீஸில் இருப்பவர்கள் இப்படிப் பட்ட குற்றத்தைச் செய்யும்போது, சிறிய குற்றத்திற்காக அவர்களை சார்ஜ் செய்தால் சர்வீஸ் கெட்டுப் போய்விடுகிறது என்பதால், நாங்களே அவர்களின் காரியத்தை பார்த்துக்கொள்கிறோம் என்று சொல்லி விட்டோம். ஆகவே, சட்டப்படி என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டுமோ அந்தவிதமான நடவடிக்கைகள் எடுத்துத்தான் ஆகவேண் டும். தொழிலாளர்களின் குறைகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு கூடுதல் ரூபாய் வேண்டுமென்று சண்டை போட்டால் நான் அவர்களின் பக்கம் இருப்பேன். ஆனால் விதிகளின்படி நடக்க மாட்டேன் என்று சொன் னால் நான் அவர்களின் எதிர்பக்கம்தான் இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. எந்தத் தொழிற்சங்கமும் கட்டுப்பாட்டை வளர்த்து அதன் மூலத்தான் முன்னேற்றத்தை அடைய முடியுமே தவிர கட்டுப்பாட்டை தளர்த்தி விட்டு, எபிஷியன்சி இல்லாமல் இருந்தால் அது வளர முடியாது. எட்டு மணிக்கு வரவேண்டியவர்கள் எட்டரை மணிக்கு வந்தால் என்ன செய்வது? இன்றுகூட பஸ் பீரோக் டவுன் ஆனதால்தால்தான் மெம்பர்களுக்கு வா முடியவில்லையோ என்று நினைத்தேன். ஆனால் பஸ்கள் சரியாக ஓடுகிறது. ஆகவே, நெருக்கடியை ராஜ்யத்தில் உண்டாக்கக்கூடாதென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கவேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

MR. SPEAKER : அமைச்சர் அவர்களுக்கு பதில் அளிப்பதற்கு எவ்வளவு நேரம் வேண்டும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Fifteen minutes would be enough.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : I am just asking whether we cannot sit for some more time beyond 1-30 p.m.?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I thought the Hon. Speaker was asking me how long I would take for reply. I have no objection if the House wants to sit beyond 1-30 p.m.

MR. SPEAKER : All right. The question is—

“That the House do sit till 1-45 p.m. to-day.”

The motion was put and carried.

MR. SPEAKER : The House will sit till 1-45 p.m.

21st March 1959]

[Mr. Speaker]

ஒரு எச்சரிக்கை செய்ய விரும்புகிறேன். இந்த மான்யக் கோரிக்கையின் மீது பேசும்போது, சென்னை நகரத்தில் இருக்கக் கூடிய பஸ் சர்வீஸ் சம்பந்தப்பட்டவைப்பற்றியும், வெளார்க் ஷாப்பைப் பற்றியும்தான் பேச முடியும். கன்னியாகுமரியிலுள்ளதைப்பற்றியும் பேசலாம். ஒரு அங்கத்தினர் என்னிடம் வந்து கேட்டார், தனக்கு பேச வேண்டுமென்று. நான் கேட்டேன், “நீங்கள் என்ன பேசப் போகிறீர்கள்” என்று. லாரிகளைப்பற்றி எனக்கு இசைவேண்டும் என்றார். இன்னொரு அங்கத்தினர், பஸ் பெர்மிட்டைப்பற்றி பேசப்போகிறேன் என்று சொன்னார். ஆகவேதான் நான் இதைச் சொல்கிறேன், அவைகளைப்பற்றி இந்த மான்யத்தின்மீது பேசினால் அது “அவுட் ஆப் ஆர்டர்” ஆகிவிடும். ஆகவே, சென்னை நகரத்திலிருக்கும் பஸ் சர்வீஸ், கன்னியாகுமரியில் இருப்பது, க்ரோம்பட்டில் இருப்பது இவைகளைப்பற்றி மட்டும்தான் பேசலாம்.

* SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : இந்த மான்யக் கோரிக்கையின் மீது நான் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையில், நிர்வாகத்தை எப்படி திறம்பட நடத்துவது, பொதுமக்களுக்கு இன்னும் எத்தனாவிற்கு நன்மை பயக்கக்கூடியதாக இந்த இலாகா வேலை செய்வது என்பதைப்பற்றி சில வார்த்தைகள் சொல்வதற்காகத்தான் இந்த வெட்டுப் பிரேரணையை கொடுத்தேன். குறிப்பாக நான் கூற விரும்புவது, ஆப்பரேஷன் ஸ்ட்ரெங்த் (operation strength) சுமார் 470 இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதில், Sektst-ல் எவ்வளவு பஸ்கள் இருக்கிறது என்றும் சுட்டிக்காட்டியுள்ளார். பொதுவாக சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு தெரிந்திருக்கலாம், பலரும் இந்த சட்டசபைக் கூட்டம் நடக்காத சந்தர்ப்பங்களில் இங்கு வந்திருந்தால் அவர்கள் திரும்பப் போக டாக்கஸ் இல்லாத நேரத்தில் பஸ்க்காக பீச் ரோடில் காத்துக்கொண்டிருந்தால் அங்கு வரக்கூடிய பஸ், 21 (பி)-ல் ப்ரேக் டவுன் எவ்வளவு வருகிறது என்றும், எவ்வளவு நேரம் அதற்காக காத்து நிற்கவேண்டியிருக்கிறது என்பதும் நிதர்சனமாக தெரிய வரும். அப்பொழுது தெரியும், பஸ் ப்ரேக் டவுனில் உள்ள இடைநீச்சல்கள். அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வார்கள், பல பஸ்களும் பழைய பஸ்கள் என்று. பழைய 47, 48 காமட், ஷவரலே, போர்ட், கை (Gy) போன்ற பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதால்தான் ப்ரேக் டவுன் ஏற்படுகிறதென்று. ஏ. பி.டி. போன்ற பஸ் முதலாளிகளால் ஓட்டப்படும் பஸ்கள் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட பஸ் கம்பெனிகளால் நடத்தப்படுகிற பஸ்கள் எவ்வளவு நல்ல முறையில், அழகாக மெயின்டெயின் செய்யப்படுகிறது என்பதையும் நமது அரசாங்க பஸ்களையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் நிர்வாகத்தில் எவ்வளவு திறமைக் குறைவு இருக்கிறது என்பது நிதர்சனமாக தெரிய வரும். அடுத்த படியாக, விபத்துகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டு வருகின்றன. அதற்கு ப்ரேக்குகள் எத்தனவு பொறுப்பாகயிருக்கிறது என்பதும், ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர் அதை ஷெட்டில்லிருந்து அனுப்பியபோது அவைகள் எப்படியிருந்தது என்பதையும் பற்றி கோர்ட் தீர்ப்புகளே கூறுகின்றன. சுமிந்த ஆண்டில் நாகர்கோவில்-திருவனந்தபுரத்தில் போய்க்கொண்டிருக்கும் போது ஏற்பட்ட ஒரு பஸ் விபத்தில், அதற்குக் காரணம் மூன்று ஷிப்ட்களில் தொடர்ந்து அந்த ட்ரைவர் வேலை செய்ததினால்தான் அந்த விபத்து ஏற்பட்டதென்று கோர்ட் தீர்ப்பு கொடுத்துள்ளது. அடுத்தபடியாக, ஒரு சிறிய பஸ் விபத்து ஏற்படுமானால் உடனடியாக ஷெட்டிற்கு வந்தால் எந்த நேரத்தில் விபத்து ஏற்பட்டது, எப்படி ஏற்பட்டது என்று அறிந்து கொள்ள முடிய வேண்டும். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் எனக்குத் தெரியும், அங்குள்ள டிஸ்ட்ரிக்ட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் சூப்பரின்டென்டென்டிடம் ஒரு பஸ் எப்பொழுது எந்நேரத்தில், எந்தாடத்தில் இடித்தது என்று கேட்பால் அவருக்கு தெரியவில்லை. பழுதடைந்து இருபது நாட்களாகியும்சுட அந்தபஸ்ஸை சரிப்படுத்தி வேளியில் அனுப்புவதற்குள்ள திரமையிலே. ஆரூல் தனிப்பாட ஒரு கம்பெனியை எடுத்துக்கொண்டால், அந்த முசலானி, எவ்வளவு பெரிய பணக்காரராகயிருந்தாலும் சரி, ஒரு பஸ் ஒருமிடத்தில் இடித்துவிட்டது என்றால், அது எங்கு இடித்திருக்கிறது, என்று அவர்

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [21st March 1959]

12-00
noon.

பார்ப்பார். ஒரு பஸ்ஸில் பெயின்ட் போயிருந்தாலும்கூட எங்கு பெயின்ட் போயிருக்கிறது என்று அவர் சென்று பார்ப்பார். ஒரு குறிப்பிட்ட பாசுத்தை மாற்றும்போது சாதாரணமாக இது எல்லோருக்கும் தெரியக்கூடிய விஷயம்—குறிப்பிட்ட மேக்கைகளுக்குத் தகுந்த அதே 'ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களைத்' தான் மாற்றிப் போட வேண்டும். அப்படியில்லாமல் “மெர்வீலிஸ் பென்ஸ்” மேக்குக்கு இதர ‘பார்ட்ஸ்களைக்’ கொண்டு வந்து போடுகிறார்கள். இப்படிப் போடுவது தவறு என்று ஒரு தொழிலாளர் சொன்னால், யார் சொன்னது என்று அவர்கள் மீது வழக்கு எடுக்கிறார்கள். அதற்கு திருஷ்டாந்தம் கூட கொடுக்கலாம். கீழ்த்தர சிப்பந்திகளாக டிரைவர்கள் இருக்கலாம். ஆனால் டிரைவர்களுக்கு தெரிந்த அளவுகூட, மேலே இருக்கக் கூடிய பெரிய உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு தெரியாமல் இருக்கும். டிரைவர் சொல்லிவிட்டார் என்பதற்காக, அவர் மீது கோப்படுவதில் பயன் இல்லை.

அடுத்தபடியாக ஏராளமாக “ஷூஸ்” ஆர்டர் செய்து தருவித்து வைத்திருக்கிறார்கள். அவைகள் யார் காலுக்கும் சேவில்கலை. அவைகள் நமது நாட்டில் இருக்கக்கூடிய எந்த டிரைவர்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் சேராத காரணத்தினால், அப்படியே அநிகி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எந்த முறையிலே யார் தருவித்தார்கள் என்பது யாருக்கும் தெரியவில்லை. மேலும், ஷூவைப்பற்றி ஒரு வார்த்தை சொல்லிக்கொள்ள வேண்டுகிறேன். ஏனென்றால் நமது அமைச்சர் அவர்கள் கூட்டுறவு மந்திரியாகவும், சொழில் மந்திரியாகவும் இருப்பதால், கூட்டுறவு இயக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய சில ஷூ தயாரிக்கும் யூனிட்கள் வேலை செய்யமுடியாமல் தவித்துக்கொண்டிருக்கின்றன. அதேமாதிரி சில இண்டஸ்ட்ரியல் யூனிட்களும் வேலை செய்யமுடியாமல் தவித்துக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படியிருக்கும்போது இந்த இலாகாவுக்கு வேண்டிய ஷூவை வெளியே தனி நபர்களிடமிருந்து வரவருக்கவேண்டிய அவசியம் என்ன?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இன்டஸ்ட்ரிஸ் டிபார்ட்மெண்டிலிருந்து தான் வந்தது.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : அப்படியானால் மிகவும் வருத்தப்படக்கூடிய விஷயம். அப்படி தருவிக்கப்பட்ட இனங்கள் காலுக்குச் சேராத அளவு ஏன் இவ்வளவு வந்தது என்பதுதான் வருந்தக் கூடியது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஷைஸ் பிரகாரம் தான் 5, 6, 7, 8 என்று தருவிக்கப்பட்டது. என்றாலும் சில ஷைஸ் காலுக்குச் சேராமல் இருந்தால் அது தவறு என்று சொன்னால் என்ன செய்வது?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : எத்தனை சேராமல் இருக்கிறது. மொத்தம் எத்தனை ஸ்டாக்கில் இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தால் நல்லது. சிறு துளி பெரு வெள்ளம் என்று சொல்வதுபோல், எவ்வளவு செலவை சிக்கனம் பிடிக்கவேண்டுமோ, அவ்வளவு சிக்கனப்படுத்த வேண்டியது அவசியம்.

அடுத்தபடியாக, நாகர்கே விலில் கோடவுனில் பாரலில், பெட்ரோல் இருந்தது இதற்குக் காரணம் என்னவென்று கேட்டால் உத்தியோகஸ்தர்கள் கள்ளத்தனமாக உபயோகப்படுத்துவதற்காக அப்படி பாரலில் கொண்டு வந்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்று தொழிலாளர்கள் சொன்னார்கள். நான் அதை ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. இருந்தாலும், பத்தில் இருக்கவேண்டிய பெட்ரோல் எப்படி பாரலுக்கு வந்தது? ஒரு உத்தியோகஸ்தர் சொல்லுகிறார். (ஸ்டேட் ரிஆர்கனைசேஷன்) ‘ராஜ்ய புரொஜெக்ட்’ காலத்தில் ‘ஹாண்ட்லர்ஸ்’ செய்யப்பட்ட பெட்ரோல் என்று இன்னம் இக்களை அண்டு அந்த பெட்ரோல் ஸ்டாக்கில் இருக்கிறதா? அப்படியிருந்தால், அம்மாதிரி வைத்திருப்பது எவ்வளவு அபாயகரமான விஷயம். தனிப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட் கம்பெனியில் அது போன்ற ஒரு காரியம் செய்யமாட்டார்கள்.

21st March 1959] [Sri K. Sattanatha Karayalar]

இன்னெக்டர் பம்பு டீஸல் என்ஜினிலுள்ள ஒரு அவசியமான “டார்ட்” அந்தப் பார்ட்” விலை கூடுதலான பொருள், ஸ்டாக்கில் எத்தனை இடங்கிறத என்பது ஒருவருக்கும் தெரியவில்லை. தெரியாமல், ஸ்டோக்ஸ் பேய்வாடது என்று போஸ்சருக்கு புகார் செய்யப்பட்டது. போலஸ்காராகன டீஸர் வதற்கு விபரணை செய்தபொழுது, இல்லை, அந்தப் பெருள் தங்கலிடத் திலேயே இருக்கிறது என்று தொவிக்கப்பட்டிய அளவுக்கு நிர்வகத் திபமை குறைவாக இருக்குமானால், அது வருத்தத்தக்க விஷயமாகும்.

“டி.டி.எஸ்.” “மோடார் வெஹிளெஸ் ஆக்ட், ரூல்ஸ்” இவ்வகை நன்றாகத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். அவர்களுக்கு தெரியாமல் அவர்கள் கிளார்க்கை கேட்கிறார்கள். மந்திரி அவர்கள் பேசும்போது தாங்கலும் அந்தச் சட்டத்தி் கு உட்பட்டு நடக்கவேண்டியிருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார். மந்திரி அவர்களுக்கு தெரிந்த அளவுகூட அங்கு இருக்கக் கூடிய டி.டி.எஸ்-க்கு தெரியவில்லை. எங்களுக்கு ரூட் கொடுக்கவில்லை என்று அங்கலாய்க்கிறார்கள். இர “ரூட் ஆப்பேர்ட்ஸுக்கு” என்ன உரிமை உண்டோ அதே உரிமைதான் அவர்களுக்கும் உண்டு என்பதுகூட அவர்களுக்குத் தெரியாமல் இருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, குறிப்பிட்ட ஒரு இடத்தில் “செக்ஷ்” ஏற்பாடு செய்யப் படுகிறது. அப்படிச் செய்வதால், டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு எந்தப் பாயிண்டில் செக்ஷ் இன்ஸ்பெக்டர் ரூலார் என்று தெரியும், அதற்கு முன் சட்டமே தயார் செய்துகொண்டு விடுவார்கள். தெரிவாராத இத் தில் திரென்று பரிசோதனை செய்யவேண்டும். ஆகவே, குறிப்பிட்ட இடத்தில் செக்ஷ் என்ற ஏற்பாட்டை மாற்றி அமைக்க வேண்டும். பின்பு டிரைவர், கண்டக்டர் ஒரு ரூட்டிலேயே தொடர்ந்து வேலை செய்வதற்கு அமைதிக்கூடாது. ஆறு மாதங்கள் வரை ஒரு ரூட்டில் ஓட்டலாம்; 2, 3 வருடங்கள் தொடர்ந்து ஒரே ரூட்டில் ஓட்டினாலும், பலவிதமான கள்ளத் தலம் செய்வதற்கு மார்க்கம் ஏற்படும். பழம்பவர்களை திருப்பத் திருப்ப பிரயாணம் செய்வார்களாதலால் அவர்களுக்கு சில சதுக்கங்கள் செய்வதற்கு சந்தர்ப்பம் ஏற்படலாம். ஆகவே, டிரைவர் கண்டக்டர்களை 6 மாதங் களுக்கு ஒரு முறையாவது வேறு ரூட்டுக்கு மாற்ற வேண்டும்.

“ஸ்டேர் பார்ட்டிஸ்பேஷன் இன் தி மானேஜ்மெண்டு” என்பதை சர்க்கார் டிராண்டிஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டில் ஆரம்பித்தார்கள். அது வெற்றி பெறவில்லை என்று நினைக்கிறேன். என் வெற்றி பெறவில்லை? நல்ல முறையில் வெற்றி பெறுவதற்கு என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை மந்திரி அவர்கள் குறிப்பிடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கனயாகுமரியைப் பற்றி சொன்னால், அங்கே ஒரு குறை இருக்கிறது என்று சொல்லுவார்கள். கனயாகுமரியில் பிரத்தியேகமான சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். அங்கிருந்து வர்திருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு பல தனிப்பட்ட குறைகள் இருக்கின்றன. அப்படியுள்ள குறைகளுக்கு காரணம் என்ன என்பதை பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். அவர்கள், குறிப்பாக டிரைவர், கண்டக்டர் அங்கே பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் மூலம் ரெக்ரூட் செய்யப்பட்டவர்கள். அங்கே “பர்மனெண்டு டெம்பரரி” என்று 2 “காடிகரி” வைத்திருக்கிறார்கள். 1956 நவம்பரில் “ஸ்டேட் ரிஆர்க்கிசேஷன்” செய்யப்பட்டது. 13-11-56-ல் அங்கு கேரளத் தில் அவ்வளவு பேர்களும் “பர்மனெண்டு” செய்யப்பட்டு விட்டார்கள். அவர்களோடு சேர்ந்து ரெக்ரூட் செய்யப்பட்டவர்கள்தான் இங்கு இன்னும் “பர்மனெண்டு, டெம்பரரி” என்று இரண்டு “காடிகரியில்” இருந்து கொண்டு வருகிறார்கள். இதனால் தொழிலாளர்களிடையே அதிகுபதி ஏற்படுவது சகஜம். பல கண்டக்டர்கள் பி.எ. படித்தவர்கள் சர்வீஸுக்கு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் என்றால், அவர்களை உத்தியோகத்திற்குள் ஒழங்காக நடத்துவதில்லை. இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய நிலையில் அவர்களுக்கு மனத்தாங்கல் வரத்தான் வரும். டிரைவர், கண்டக்டர் என்றால் அவர்கள் கையை தூக்கி வந்ததன் செய்தால்கூட,

[21st March 1959]

MR. SPEAKER: I am afraid the hon. Member has not heard my remark made earlier. In this discussion hon. Members must confine themselves to the City Transport and Kanyakumari Transport.

* SRI C. R. RAMASWAMI : ஆகவே தேசியமயமாக்குகின்ற பிரச்சனை யில் நமது சர்க்கார் வழிகாட்டியாக இருக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்னை நகரத்தை பொறுத்தமட்டில் இப்போது 470 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றும் அதில் ஒவ்வொரு நாளும் ரிப்பே- ராகவும், மற்றும் பல வகைகளிலும் 74 பஸ்கள் நின்றுவிடுகின்றன என்றும் ஒரு கணக்கை அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இவைகளை எல்லாம் நன்றாக ஒரம்படி பார்த்துக்கொள்ள வேண்டியது டிப்பார்ட் மென்டினூடைய பொறுப்பாகும். நல்ல முறையில் சர்வீஸ் நடப்பதற்கு தகுந்தபடி ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்கும்படியும், ரோடுகளில் எல்லாம் பஸ்கள் ரிப்பேராதி நிற்காத நிலையிலும் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டியது அந்த டிப்பார்ட்மென்டினூடைய கடமை. இதை தவிர ரோடுகளில் பிரயாணிகள் நிற்பதற்கு தகுந்தபடி அதிகமான பஸ் ஷெட்டுகள் கட்ட வேண்டும். அதோடு க்யூ வரிசையில் பஸ் ஏறுவதற்கு தகுந்த முறையில் க்யூ ரெயில்ஸ்களை ஏற்படுத்தவேண்டும். அவ்விதம் ஏற்படுத்தினால் எவ் வளவு கூட்டம் இருந்தாலும் ஒழுங்காக பஸ்ஸில் ஏறிப்போவதற்கு வசதி யாக இருக்கும். இதையும் அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு மழை, வெயில் இந்த காலங்களில் மக்கள் பல இடங்களில் ரோடுகளில் நின்று கொண்டிருக்கவேண்டியிருப்பதால் பிரயாணிகள் நிற்பதற்கு வசதியாக அதிகமான ஷெட்டுகளை கட்டுவதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுவாக நல்ல முறையில் தான் சென்னை நகரத்தை பொறுத்தவரையில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இதல் சந்தேகமேயில்லை என்பதையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, எனக்கு இந்த சிறிய சந்தர்ப்பத்தை கொடுத்ததற்கு என் நன்றியை தெரிவித்துக் கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI A. CHIDAMBARANATHA NADAR : ஸார், நமது ட்ரான்ஸ் போர்ட் மந்திரி அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தை பொறுத்த அளவில் அங்கு 90 பஸ்கள் இருக் கின்றன என்றும் அதில் 60 பஸ்கள் இப்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றும் இந்த ஆண்டில் கூடுதலாக 12 பஸ்கள் விடப்போகிறார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். அதை நான் வரவேற்கிறேன். உண்மையாகவே கழிந்த காலத்தில் இருந்ததைவிட இப்போது பல வேலைகள் பிரமாண்ட மான அளவில் நடந்து வருகிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. இன்றைக்கு பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் போட்டு ஒரு தொழிற்சாலை ஏற்படுத்துவதற்கு வேலை நடைபெற்றுக்கொண்டு வருகிறது. ஆனால் பஸ் போக்குவரத்து முறைகளை எடுத்துக்கொண்டால் அவ்வளவு திருப்திகரமாக இல்லை என்பதை என்னால் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. பஸ்களில் (இருப்பிட கட்டுப்பாடு) வந்ததின் காரணமாக அங்குள்ள ஜனங்களுக்கு பலவிதமான தொல்லைகள் ஏற்பட்டு கொண்டிருக்கின்றன. அதிலும் குறிப்பாக மாணவர்களுக்கு சரியான சமயத்தில் பள்ளிக்கூடங்களுக்கு போகமுடியாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதனால் மாணவர்களுக்கு சில கஷ்டங்கள் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இந்த கஷ்டங்களை எல்லாம் போக வேண்டும். அதற்கு தகுந்த நடவடிக்கை எடுப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது. இதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று மீண்டும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக மாணவர்களுக்கு

(Deputy Speaker in the Chair.)

கட்டணம் ஒரு ரூபாய் என்று இருந்தால் அரை ரூபாய் என்று சலுகை கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. சமீபத்தில் அது மாற்றப்பட்டிருப்பதாக அறிந்

21st March 1959] [Sri A. Chidambaranatha Nadar]

தேன். இந்த மாற்றத்தை உடனடியாக மாற்றிவிட்டு பழைய முறையிலே மாணவர்களுக்கு சலுகை கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.....

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: I rise on a point of order Sir. There is no quorum in the House.

DEPUTY SPEAKER: I think there is quorum. Does the hon. Member know the number that constitutes the quorum?

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: Yes, Sir, I know it is 21.

DEPUTY SPEAKER: The hon. Member can count the number.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: I have counted, Sir.

DEPUTY SPEAKER: The hon. Member has not counted the members behind him.

SRI A. CHIDAMBARANATHA NADAR: மேலும் முன்னால் எல்லாம் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரை, அங்கு வேலை பார்த்து வந்த கண்டக்டர்களுக்கும் ட்ரைவர்களுக்கும் தலையில் தொப்பி வைக்க வேண்டும் என்ற கண்டிப்பு இருக்கவில்லை. ஆனால் இப்போதுள்ள ட்ரைவர்களுடன் அனுசரித்து எல்லோரும் தொப்பி வைக்கவேண்டும் என்று சொல்வதை பார்த்து அவர்கள் வருந்துகிறார்கள். அவர்கள் இதைப்பற்றி சொல்லும்போது எங்களுக்கு அதனால் சங்கடமாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே அங்கு முன்னாலேயே இருந்து கொண்டிருக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும், ட்ரைவர்களுக்கும் இதை வற்புறுத்தாமல் புதிதாக வந்திருப்பவர்களுக்கு மட்டும் தொப்பி வைக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்தினால் நல்லதாக இருக்கும் என்பது என் அபிப்பிராயம். ஆகவே.....

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொல்வது பழைய முறை அப்படியே இருந்து கொண்டிருக்க வேண்டும் என்று? இல்லையென்றால் மோட்டார் வெகிக்கல்லுச் சட்டப்படி ஒரு இடத்திலுள்ளவர்களுக்கு மட்டும் எப்படி (எக்ஸ்சைஸ்ஷன்) விதிவிலக்கு கொடுக்க முடியும்?

SRI A. CHIDAMBARANATHA NADAR: எல்லா கண்டக்டர்களுக்கும் ட்ரைவர்களுக்கும் இந்த விதிவிலக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. கழிந்த காலத்தில் அதாவது திருவிதாங்கூர் கொச்சி பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட காலத்திலுள்ளவர்கள் முன்னால் எந்த முறையில் இருந்தார்களோ அந்த முறையை கையாள வேண்டும் என்பதுதான். புதிதாக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களுக்கு வேண்டுமென்றால் இந்த முறையை கொண்டுவரலாம். அதல்லாமல் அவர்களுக்குள் வேற்றுமை, பாகுபாடு (டிஸ்க்ரிமினேஷன்) காட்டவேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. மேலும் முன்பு எல்லாம் கல்யாண சமயங்களில் சர்க்கார் பஸ்களை வாடகைக்கு கொடுத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். இப்போது அது மறுக்கப்பட்டு வருவதாகத் தெரிகிறது. ஆகவே பழைய முறையில் சர்க்கார் பஸ்களை வாடகைக்கு கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு புதிதாக நாகர்கோவிலிருந்து திருநெல்வேலிக்கும் இன்னொரு ரூட்டிலும் பஸ் போக்குவரத்து ஆரம்பிக்கப்போவதாக சொன்னார்கள். மேலும் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் நாகர்கோவிலிருந்து பீச்சேரேடு என்று இருக்கிறது, சுமார் 5 அல்லது 10 மைல் இருக்கும். நல்ல ரோடுதான், இதிலும் சர்க்கார் பஸ்

[Sri T. L. Sasivarna Thevar] [21st March 1959]

தள்ளு மாடல் பஸ் பற்றிச் சொன்னார்கள். நேற்றுக் கூட பாந்தியான் ரோடில் பார்த்தேன். நான் அப்போது ஒரு பஸ்விலே போய்க் கொண்டிருந்தேன். அங்கே பிரேக் டவுன் ஆன பஸ்விலே வந்தவர்கள் எல்லோரும் இந்த பஸ்விலே ஏறினார்கள். புனி அடைக்கிறுப் போல எல்லோரையும் ஏற்றிக்கொண்டே இருந்தார்கள். “ஏன் எல்லோரும் இந்த பஸ்விலேயே ஏறவேண்டும், அடுத்த பஸ்விலில் கொஞ்சம் பேர் வரக் கூடாது” என்று கேட்டபோது அந்த கண்டக்டர் “சர்க்கார் பஸ்விலே ஓவரலோடு கிடையாது, உங்களுக்கு இஷ்டமில்லையானால் நீங்கள் இறங்கி விடுங்கள்” என்று சொன்னார். நான் இதைக் குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லவில்லை. இந்த அளவுக்கு இன்றைய தினம் நெருக்கடி இருக்கிறது. இதெல்லாம் அரசாங்கம் சரியாக கண்காணித்தாத்தால்தான் ஏற்படுகின்றன. தனியார் பஸ் மவுண்ட்ரோடில் போகிறது. அது எவ்வளவு நன்றாக இருக்கிறது? அதே நேரத்தில் சர்க்கார் பஸ் வருகிறது, ஒரே நாள்தான். இதற்கெல்லாம் காரணம் நிர்வாகக் குறையோ என்னவோ தெரியவில்லை. இதையெல்லாம் கண்காணித்து போதுமான அளவு பஸ்களை போட்டு மக்களுக்குச் சௌகரியம் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இதிலே லாபத்தை முக்கியமாகப் பார்க்கக் கூடாது. லாபத்தைத்தான் பார்ப்பதென்றால், அதைத் தனியார்க்கிடம் விட்டு விடலாம். இன்றைய தினம் சென்னைக்கு எத்தனையோ பேர்கள் வந்து போகிறார்கள். சர்க்கார் பஸ் ஸ்தானது நல்ல முறையில் இருப்பதற்கு வேண்டிய வழி முறைகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI S LAZAR: உதவி சபா நாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல முற்படுகிறேன்.

இந்த மான்யக் கோரிக்கையைப் பொறுத்த வரையில், அதிலும் குறிப்பாக ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றிப் பேசுகிற போது, மூன்று சாரார்களுடைய இண்டரஸ்டை பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு முறையிலே பார்க்கும்போது அரசாங்கமே நடத்திக் காரணத்தினால், முதலாளிகள் நாமாக இருக்கிறோம். இரண்டாவதாக அதிலே ஈடுபட்டிருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுடைய நலனுக்கும் பாதுகாப்புக் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதிலே, மூன்றாவதாக இந்த பஸ்களை உபயோகப்படுத்திற பாலஞ்சர்கள் நலனும் அமுத்தமாக வருகிறது. அப்படிப் பார்க்கும்போது இதைப் பொறுத்த வரையில் இந்த சந்தர்ப்பத்திலே எந்த ஒரு இண்டரஸ்டிற்கு முதலிடம் கொடுக்க வேண்டும் என்ற ஒரு கொள்கையை நிர்ணயித்துக் கொண்டால்தான் இதைப் பற்றி நல்ல முறையில் முடிவு எடுக்க முடியும். அப்படிப் பார்க்கும்போது அதே முறையில்தான் எந்த ஒரு நேஷனலேஷன் ஸ்கீம் வரும்போதும், அரசாங்கமே எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்று முடிவு செய்யும்போதும் ஒரு பெரிய பிரச்சனை எழும்புக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் தனியார் துறையிலே இருக்கக் கூடியவர்கள் நடத்தக்கூடிய பஸ்களைப் பார்க்கும்போது அவைகளோடு சர்க்கார் பஸ்களையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. ஆனால், இதைப் பொறுத்த வரையில் எனது தாழ்மையான கருத்து இதை ஒரு பிலினஸ் லேவைக் கருதி, வியாபாரத் துறையாகக் கருதி நடத்த வேண்டுமே தவிர வேறு ஒரு பிலாசபிக், பிலாந்திரபிக், ரொமண்டிக் அல்லது வேறு கருத்து அடிப்படையில் பார்க்கக்கூடாது. ஏற்கனவேயே அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியது போல அரசாங்கம் இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டிருந்தபோதிலும் கூட, எந்த வித சலுகையையும் நாம் எதிர்பார்க்கவில்லை. அம்மாதிரியான முறையில் நடத்தி வருகிறோம் என்று குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். அதைக் கண்காணித்துப் பார்க்கும்போது, இத்தகைய துறையில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களுக்கும், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்தக்கூடிய அரசாங்கத்திற்கும் இடையில் சாதகமான சூழ்நிலை அரசாங்கத்திற்கு இருப்பதை மனதில் கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. தனியார் துறையில் ஈடுபட்டவர்கள் நடத்தக்கூடிய பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டு

21st March 1959]

[Sri S. Lazar]

சுவ்வொரு ரூட்டிலும் போட்டிகள் இருக்கின்றன. வேறு முதலாளிகளும் பஸ்களை ஒட்டுகிற காரணத்தினால், அவர்களுக்கு வருகிற வருவாயை கவனிக்காது பாஸஞ்சர்களுடைய சௌகரியத்தையே அதிகப்படியாக கவனித்து வரக்கூடிய பாஸஞ்சர்கள் தங்கள் பஸ்ஸில் வரவேண்டுமென்ற முக்கிய கருத்தை வைத்துக் கொண்டு பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறார்கள். ஆனால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு சாதகம் இருக்கிறது. மற்றவர்களுடைய போட்டி இல்லை. போட்டி இல்லை என்ற காரணத்தினால் பொது மக்களுடைய பாஸஞ்சர்களுடைய நலனைக் கருதாமல் இருக்க முடியாது. ஆகவேதான் நான் சொன்னேன், இதை பிஸினஸ் லேனில் நடத்த வேண்டுமென்று. அப்படி நடந்து வருகிறதா என்று பார்க்கும்போது, அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற புள்ளி விவரங்களைப் பார்க்கும்போது, நாளுக்கு நாள் இதிலே ஈடுபடுத்தக்கூடிய முதல் அதிகரித்து வருகிறதே தவிர வருமானம் குறைந்து வருகிறது. 1954-55-ல் 20 லட்சம் ரூபாய் வரையில் வருமானம் வந்தது, 1958-59-ல் 11 லட்சமாக குறைந்து இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற புள்ளிவிவரத்தை வைத்துப் பார்க்கும்போது இப்படியே 2 அல்லது 3 லட்சமாக குறைந்து விடும் என்று எதிர்பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த முறையிலே பார்க்கும்போது சிறந்த முறையில் நடத்த முயற்சி செய்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன போதிலும் கூட, வியாபாரிகளுடைய கண்ணோட்டத்தோடு பார்க்கும்போது, இது அவ்வளவு சிறந்ததாக அமையவில்லை என்பதை மனதிலே கொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. அதே சமயத்தில் இதிலே சிக்கனத்தை கையாளுகிற முறையைத் தேடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கான ஒரு குழு ஐ. எஸ். ஓ. ஏ. எஃல்பெர்ட் ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்லும்போது அதை வரவேற்க வேண்டியிருக்கிறது. எந்த எந்த செலவினத்திலே குறைவு காண முடியும் என்று நாம் பரிசீலனை செய்து பார்க்கும்போது, அமைச்சரவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இன்றைக்கு அபிவிருத்தி நாட்டிலே ஒருசில நகரங்களிலே பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்தக்கூடியவர்கள் கையாளும் ஒன்றிரண்டு கொள்கையை நாமும் கையாளவேண்டும். உதாரணமாக ஒரு பஸ்ஸிலே ஒரு டிரைவருக்குமேல் சிப்பந்தி இருப்பதில்லை. 12-30 p.m. டிரைவரே பாசஞ்சர்களிடமிருந்து கட்டணம் வசூல் செய்கிறார். அவரே அந்தப் பஸ்ஸை நடத்திச் செல்கிறார். கண்டக்டர் உதவி இருப்பதில்லை. அவர்கள் கையாணக்கூடிய மற்றொரு நடவடிக்கை, பஸ்ஸிலே ஏறி உட்கார்ந்தோம், என்று சொன்னால், எந்த இடத்தில் இறங்கவேண்டுமானாலும் ஒரே கட்டணத்தை வசூலிக்கிறார்கள். ஒரே கட்டணமாக இருப்பதால், பிராயானிகள் ஏறும்போது முன்னையுள்ள டிரைவர் கட்டணத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு, டிக்கட்டைக் கொடுத்தவிடுகிறார். அதன் பிறகு கண்டக்டர்களுக்கு வேலை இல்லை. அந்த முறையை நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து, நமது பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலும் புகுத்துவதற்கான முறையில் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் வற்புறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டுச் சொன்னதுபோல், நாம் எந்த இடத்தில் இறங்கினாலும்கூட, குறிப்பிட்ட இடங்களுக்கு மட்டும், அதுபோல் ஒரே கட்டணத்தை நிர்ணயிக்க முடியும். அந்த ரூட்டிலே வேறு பஸ் சென்றாலும், எந்த எந்த பஸ் எவ்வளவு தூரம் செல்கிறதோ, அது வரையில் சென்று அடுத்த பஸ்ஸிலே மாறி உட்கார்ந்து, அவர்கள் இறங்கவேண்டிய இடத்தில் இறங்குவதாகவும் கூடத் தெரிகிறது. அந்த முறையை நாமும் கையாளவேண்டும் என்று அரசாங்கத்தை நான் வற்புறுத்துகிறேன்.

பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரைக்கும், இப்பொழுது இருக்கும் முறை எந்த அளவுக்குச் சௌகரியம் கொடுக்கிறது என்று பரிசீலனை செய்து பார்த்தால் பொதுமக்கள் எதிர்பார்க்கும் அளவு வசதி இல்லை. அது நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது என்று பொதுமக்களிடத்திலிருந்து பெரிய கூக்குரல் வருவது நமக்குத் தெரிந்த காரியமாக இருக்கிறது. அதிலும் குறிப்பாக, வட சென்னையைப் பொறுத்தவரைக்கும்

[Sri S. Lazar]

[21st March 1959]

அதிகப்படியாக இந்தக் குறை இருக்கிறதென்று நமக்குத் தெரிய வருகிறது. தென் பகுதியைப் பொறுத்த வரைக்கும், பீக் ஹவரிலே அதிகப் படியாக பஸ் ஒடிக்கொண்டிருந்தபோதிலுங்கூட, வட சென்னையைப் பொறுத்தவரையிலும் அது போன்ற நிலைமை இல்லை என்று தெரிய வருகிறது. இந்த ஒரு நிலைமையை மாற்ற வேண்டியிருக்கிறது. சாதாரணமாக ஒரு பஸ் ஸ்டாப்பிலே பீக் ஹவரிலே நூற்றுக்கணக்கான பிரயாணிகள் நின்றுகொண்டிருப்பதைப் பார்க்கும்போது மனம் வருந்த வேண்டியிருக்கிறது. என்னைக்காவது ஒரு நாள், வேறு வசதி கிடைக்க வில்லை என்ற காரணத்திற்காக பஸ்வரிலே போகவேண்டுமென்று முற்படும்போது பஸ் ஸ்டாப்பிலே பல நிமிஷ நேரம் வீணாக்கப்படுவதைப் பார்க்கின்றோம். இதைப்பற்றி பேசக்கூடிய இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில், சிறிய நிகழ்ச்சியொன்று வேறொரு நகரத்தில் நடந்ததை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். மெக்ஸிகன் விட்டியிலே 1947-வது ஆண்டிலே நடந்த நகரசபைத் தேர்தலில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தலைவர் அவர்கள், ஏதோ தற்செயலாக நெருக்கனிலே ஒரு நாள் சென்று கொண்டிருந்தபோது, மலைப் பெய்து கொண்டிருந்ததாகவும், அந்த மலையின்மேலு இருப்பிட்ட ஒரு பஸ் ஸ்டாப்பிலே நூற்றுக்கணக்கான பிரயாணிகள் நின்று நனைந்து கொண்டிருந்ததாகவும், அதைப் பார்த்து வந்த தலைவர் அவர்கள், உடனடியாக ஆயிரக்கணக்கான பஸ்களுக்கும் ஆயிரக்கணக்கான பாக்கவிகளுக்கும் ஆர்டர் கொடுத்து, அந்த நெருக்கடியைத் தீர்த்து, இன்றைக்கு உலகத்திலேயே சிறந்த முறையிலே அங்கே பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடக்கிறது என்றும், உலகத்திலேயே குறைந்த கட்டணத்திற்கு பாக்கவிகள் அங்கே ஓடுகின்றன என்றும் புள்ளி விவரத்தை ஒரு சில நாட்களுக்கு முன்னே பத்திரிகையிலே படித்தேன். இவைகளை மனதிலே கொண்டு பார்க்கும்போது, இன்றைக்கு நமது நகரத்தில் புரட்சி கரமான மாறுதல் செய்யவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. எங்கு பார்த்தாலும் பஸ் போதவில்லை என்ற குறை இருக்கிறது. அதை அவசியமாக கவனிக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது என்று நாள் வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

பஸ்களிலே போகும்போது சாதாரணமாகப் பார்க்கக்கூடிய ஒரு நிகழ்ச்சி நகரங்களிலே, அதிலும் ஒரு சில நேரங்களிலே பார்க்கும்போது, அதிக வேகமாக பஸ்கள் செலுத்தப்படுகின்றன. அந்த வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. இப்பொழுது அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஏழு வருஷத்திற்கு ஒரு தடவை அந்த பஸ்களைப் புதுப் பிச்சுவேண்டிய கொள்வனவை அனுசரிக்கப்போவதாகவும், அதிலே சிக்கனம் இருக்குமென்றும் அவர்கள் குறுப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். இதைப் பற்றி பரிசீலனை செய்து பார்க்கும்போது, தனியார் துறையிலே இந்த விதக் கொள்கை இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. தனியார் துறையில் பஸ்கள் வைத்து நடத்தக்கூடியவர்கள் எல்லாம், ஓரளவுக்கு அதனுடைய பாதுகாப்பை அப்போதைக்கப்போது “மெயின்டினென்ஸ்” சரியாகச் செய்து கொண்டு வரக்கூடிய காரணத்தால் ஏழு வருஷங்கள் மட்டுமல்ல, மேலும் கூட பல வருஷங்கள் நல்ல முறையிலே வேலை செய்து வருவதைப் பார்க்கின்றோம். ஆகவே, பஸ்களைப் பொறுத்தவரைக்கும், அதிலே கண்காணிப்புக்குத்தான் முதல் இடம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. “மெயின் டெனென்ஸ்” அதற்கு அதிகமாகக் கொடுத்துக்கொண்டு வருவோமானால், சாதாரணமாக கார் வைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடியவர்களுக்கு இருக்கும் அனுபவத்தை வைத்துக்கொண்டு பார்த்தால், நல்ல முறையிலே மெயின் டெனென்ஸ் அதற்கு கொடுத்துக் கொண்டு வந்தால், அதிகப்படியான வருஷங்களுக்குச் சேவை செய்கிறது என்ற காரணத்தால் அதிகப்படியான அக்கறையை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டால் அவர்களுக்கு இருக்கும் பெரிய தொல்லை நீங்கிவிடும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து, என்னுடைய வார்த்தையை இத்துடன் முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

21st March 1959]

* **SRI T. P. ELUMALAI :** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்துச் சில அபிப்பிராயங்களைச் சொல்லப் பிரியப் படுகிறேன். எனக்கு முன்னால் பேசிய பல மெம்பர்கள் இதுபற்றிய பல விஷயங்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, சென்னை நகரப்போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், இதற்கு முன்னால் தனியார் துறையிலே நடந்து கொண்டிருந்தபோது எவ்வளவு பிரயாணிகள் இந்தப் போக்கு வரத்தை அனுபவித்தார்களோ அதைவிடப் பன்மடங்கு அதிகமாக இன்றைக்கு அனுபவித்து வருகின்றார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அன்றைக்கு திருவொற்றியூருக்கு ஏறக்குறைய ஐந்தாறு பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டிருந்தன. ஆனால், இன்றைக்கு 56-ம் நெம்பர் ரூட்டிலே 11 பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்று சொன்னால், இன்னும் நெருக்கடி இருந்துகொண்டுதான் இருக்கிறது. இருந்தாலும், மேலும் நல்ல வசதி செய்யத்தான் வேண்டும். இதைச் செய்வதற்கு தனியார் துறையில் இருக்கும் பல முதலாளிகளையும், சர்க்காரிலே நடத்துவதையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கு, இதிலே குறை கண்டு பிடிப்பது பிரயோஜனம் இல்லை என்று நான் நினைக்கிறேன். ஏனென்றால், தனியார் துறையிலே நடத்துகிற முதலாளிகளிடத்திலே, வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களும் மற்ற சிப்பந்திகளும் நடந்து கொள்ளுகிற விதங்கள் வேறு. ஆனால், சர்க்கார் முதல் போட்டு நடத்துகிற தொழிற்சாலையோ போக்குவரத்தோ, அதிலே எல்லோருக்கும் உரிமை ஏற்படுகிறது. இப்பொழுது பொதுவாக போக்குவரத்து இலாகாவை எடுத்துக்கொண்டால், அந்த இலாகாவுக்கு அமைச்சர் பொறுப்பாக இருக்கிறார். தனியாக, அதே நிலையிலே சென்னையிலே இருக்கும் போக்குவரத்து ஆபீசை எடுத்துக்கொண்டால், அங்கே டைரக்டர் இருக்கிறார். அப்படியே படிப்படியாக போனால் கடைசியில் டிரைவர், கண்டக்டர் வரையிலும் வந்து, அவர்கள் பஸ்களுக்கு உரிமையாளர்கள் என்ற முறையில் இருக்கிறார்கள். பஸ்களுக்கு உரிமையாளர் என்ற பொறுப்பில் பஸ்வை வெளியிலே எடுத்துக்கொண்டு வருகிறபோது, டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு அந்தப் பொறுப்பு உணர்ச்சி ரூட்டிலே ஒடுகின்றபோதும் அவர்களுக்கு இருக்கவேண்டும். அவர்களிடத்திலே ஏதாவது குறை ஏற்பட்டால், போக்குவரத்தை அனுபவிக்கின்ற மக்களிடத்திலே வேறுவிதமாக அவர்கள் நடந்துகொண்டால், அத்தனை தப்பும், அபிப்பிராய பேதமும், அமைச்சரையும், மற்ற நிர்வாகத்தில் முதன்மையிலே இருக்கிறவர்களையும் தான் சேருகிறது. ஆகவே, குறிப்பாக, போக்குவரத்து நல்ல முறையிலே மக்களுக்கு பயன்பட வேண்டுமானால், தொழிலாளர்களும் அந்த இலாகாவிலே இருக்கும் சிப்பந்திகளும் நல்ல முறையிலே தங்களுடைய சொந்த சொத்தாக அதை நினைத்து, சிறந்த முறையிலே பணியாற்றினால் மேலும் போற்றக்கூடிய முறையில் நடக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் அது ஓரளவு குன்றித்தான் இருக்கிறது என்பதை நான் ஒப்புக்கொள்கிறேன். நான் அட்வைசரி கமிட்டி மெம்பராக இருக்கிறேன். பல பஸ் ரூட்களிலே சென்று பார்க்கும்போது, அவர்கள் குடும்பத்திலே ஏதாவது ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டிருந்தாலும் டிரைவரோ, கண்டக்டரோ பஸ்விலே ஒடுகிறபோது அவர்கள் குடும்பச் சண்டையைக் கூட அங்கே கொண்டு வந்து பொது மக்களிடத்திலே காட்டுகின்ற நிலைமைப் போக்குவரத்திலே நான் பார்க்கிறேன். இதெல்லாம் இல்லாமல், இதிலே ஈடுபடுகின்ற அத்தனைபேரும் ஓரளவு நல்ல முறையில் ஒத்துழைத்தால் இந்த நாட்டிலே தேசியமயமாக்கும் கொள்கை பரவுவதற்கு, நல்ல முறையில் வெற்றி பெறுவதற்கு உபயோககரமாக இருக்கும் என்பதை நான் மிகப் பணிவோடு இந்த மன்றத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, நம்முடைய நாட்டில் பள்ளிக்கூடம் போகிற பிள்ளைகளுக்கு நல்ல நல்ல வசதிகளெல்லாம் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். மேலும் சர்க்கார் போக்குவரத்து நடத்துகிற ரூட்டுகளிலே அவர்களுக்கு பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று ரொம்பப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[Sri T. P. Elumalai]

[21st March 1959]

கூடுமானால் அவைச் சார்ஜ் வேண்டுமானாலும் சர்க்கார் பொறுப்பை எடுத்துக் கொண்டு அவர்களுக்கு பாஸ் வசதி செய்து கொடுத்து, பள்ளிக் குழந்தைகளுக்கு நன்மை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

12-40

p.m.

சென்னையில் மாம்பலம், மயிலாப்பூர் போன்ற ரூட்டுகளில் அதிகமான பஸ்கள் ஓடுகின்றன. ஆனால் வட சென்னையை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கு பஸ்கள் ரொம்பக் குறைவாக ஓடுகின்றன. தண்டையார்பேட்டை, திருவொற்றியூர் ரூட்டில் மிகவும் குறைவு. வருமானம் சரியாக வராத ரூட்டில் குறைவாக பஸ்களை விடுவதாகச் சொன்னார்கள். வட சென்னையில் இருக்கக்கூடிய ரூட்டுகள் அப்பேர்ப்பட்ட ரூட்டுகள் அல்ல. நல்ல வருமானம் வரக்கூடிய ரூட்டுகள் தான். அப்படி அதிக வருமானம் தேடித் தரக்கூடிய அந்த ரூட்டுகளில் அதிக பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அதிக பஸ்களை விடவேண்டுமென்று சொன்னால் தனியார் துறையில் 2, 3, ரூட்டுகளில் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அதனால் சர்க்கார் பஸ் அதிகமாக விட முடியாது” என்று சொல்லுகிறார்கள். அவ்வாறு சொல்லுவது சரியல்ல. தனியார் துறை பஸ்கள் இல்லாவிட்டால் அங்கு ரொம்ப சங்கடம் ஏற்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இரவில் மணி 9-55-க்கு மேல் திருவொற்றியூருக்கு சர்க்கார் பஸ் கிடையாது. மணி இரவு 10-30, 10-45 வரை எ.டி.எம் பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய பிரயாணிகளும் இருக்கிறார்கள்.

“தனியார் துறை பஸ்களை நீக்கிவிட்டு, எல்லா ரூட்டுக்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். இப்பொழுது போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது. அதைச் சமாளிப்பதற்கு நாம் போதுமான பஸ்களை விட வசதியைப் பெற்றவுடன் தனியார் துறையில் இருக்கிற பஸ்களை தாராளமாக எடுத்துவிடலாம். அதற்கு முன்னால் தனியார் துறை பஸ்களை எடுத்துவிட்டால் பிரயாணிகளுக்கு சங்கடம் ஏற்படும். ஆகவே, உடனே தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறவர்களைக் கேட்டு, அப்படிச் செய்துவிட்டால் பொதுமக்களைச் சங்கடத்தில் விட வேண்டி இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் அதிகமாக இருக்கிற இடங்களில் பாஸ் கொடுக்க முயற்சி செய்ய வேண்டும். சர்க்கார் ஆபீஸில் வேலை செய்யக்கூடியவர்களுக்கு ஓரளவு பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு இந்த வசதி கொடுக்கப்படவில்லை. நான் தொழிலாளர்கள் அதிகமாக இருக்கின்ற வட சென்னையில் ஓடுகின்ற பஸ் ரூட்டுகளிலும் பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று எழுதியிருந்தேன். அதற்குத் “தனியார் துறையில் இப்பொழுது பஸ்கள் ஓடுகின்ற காரணத்தினால் கொடுக்க முடியாது, தனியார் துறை பஸ் ரத்து செய்தால்தான் பாஸ் கொடுக்க முடியும்” என்றும் பதில் எழுதியிருக்கிறார்கள். தனியார் துறைக்கும் தொழிலாளர்களுக்குப் பாஸ் கொடுப்பதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: காம்படிஷன் இருக்கிற ரூட்டில் தனியார் பாஸ் கொடுக்காமல் நாம் மட்டும் கொடுத்தால் வருமானம் நமக்குக் குறைந்துவிடும். சம்பந்தம் இல்லையென்று சொல்ல முடியாது.

***SRI T. P. ELUMALAI:** அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குப் பாஸ் கொடுத்தால் வருமானம் ஒன்றும் குறையக் காரணம் இல்லை. ஆறு மாதத்திற்கு வேண்டுமானாலும் அதற்கு வேண்டிய சார்ஜைக் கட்ட அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, வருமானம் எப்படிக் குறையும் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

21st March 1959]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: பாஸ் 80 சதவிகிதத்திற்குக் கொடுக்கிறோம். பத்து ரூபாய் என்றால், 8 ரூபாய்க்கு, 7 ரூபாய்க்குக் கொடுக்கிறோம். அதனால் வருமானம் குறையாது என்று எவ்வாறு கூறமுடியும்?

***SRI T. P. ELUMALAI:** சர்க்கார் உத்தேசப் பிரகாரம் செய்யட்டும். “சர்க்காரில் வேலை செய்கிற சிப்பந்திகளுக்கும், உத்தியோகஸ்தர்களுக்கும் பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறார்களே” என்று ஒரு அபிப்பிராய பேதம் அந்தத் தொழிலாளரிடையே ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த விஷயத்தை நம் முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் தனியார் பஸ்களில் சிறிய பெட்டிகள், மூட்டைகள் கொண்டு வந்தாலும் பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொள்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்க பஸ்களில் ஏற்றிக்கொள்வதில்லை. மேலும் கொத்தவாஸாவடிக்கு வந்து கீரை, காய்கரி வியாபாரிகளையும், சாமான்கள் வாங்கிச் செல்லுபவர்களின் மூட்டைகளையும் ஏற்றுவதற்கு சர்க்கார் பஸ்களில் அனுமதிப்பதில்லை. தனியார் பஸ்களில் அவைகளை ஏற்றிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே, வியாபாரத் துறையில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களுக்காக காலையில் ஒரு பஸ்ஸாவது தேவையான ரூட்டில் விட்டால் மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுக்கு மட்டும் தனியாக பஸ் விடுவதா என்று கேட்பது சரியல்ல. சினிமா பார்த்துவிட்டு இரவு 2, 3 மணிக்குப் போகின்றவர்களுக்காக இரவில் ஒரு பஸ் விடுகிறார்கள். அது ஒரு மணி நேரம் முன்னதாகவே சினிமாக் கொட்டாகை சமீபத்தில் வந்து காத்துக் கொண்டிருக்கிறது. இது சினிமாவுக்கும், அப்படி வேறு எங்காவதுப் போய்விட்டு வருகிறவர்களுக்கு—ஆடம்பரச் செலவு செய்கிறவர்களுக்கு பஸ் விடுகிறார்கள். (திரு. அன்பழகன்): வேறு எங்கேயாவது போய்விட்டு வருவார்கள் என்பதை விளக்கவும். இது கனம் அன்பழகன் அவர்களுக்குத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன்.

SRI K. ANBAZHAGAN: Sir, I strongly object to the statement made by the hon. Member. When the hon. Member said on the floor of the House that ‘people are going there for so many other things’, I cannot infer what those ‘other things’ are. But, the hon. Member says, Mr. Anbazzhagan is capable of understanding what those ‘other things’ are. I want to know what those ‘other things’ are to which the hon. Member has referred.

SRI T. P. ELUMALAI: உதாரணமாகப் பேசும் போது சில குறிப்பிட்ட விஷயங்களைச் சொல்லி, மேலும் மற்ற விஷயங்களும் “வேறு விதமாக” என்று சொன்னால் மற்ற விஷயத்தைப் புரிந்துகொள்ளுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். எனக்கு நேரம் இல்லாத காரணத்தினால் ஒரு சில விஷயங்களைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். இந்த விஷயம் திலே அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மேலும் சென்னையில் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கும், பள்ளிக் குழந்தைகளுக்கும், மற்றும் கொத்தவாஸாவடிக்குப் போய் வரும் ஏழை வியாபாரிகளுக்கும் பஸ் வசதியும், பாஸ் வசதியும் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

***SRI A. GOVINDASAMY:** உதவி சட்டமன்ற தலைவர் அவர்களே, எதிர்க்கட்சித் தரப்பில் இருந்து நண்பர் சட்டநாதன் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற வெட்டுப் பிபிரேஷனையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[Sri A. Govindasamy]

[21st March 1959]

சர்க்கார் பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை ஏற்றுக்கொள்ளுகிற அளவுக்குச் சென்னையில் பரீட்சார்த்தமாக இந்த பஸ்களை ஓட்ட எடுத்துக்கொண்ட முயற்சியை உள்ளபடியே நான் பாராட்டுகிறேன். ஆனால் அவர்களடைய நடவடிக்கை மேலும் துரிதமாக விஸ்தரிக்கும் அளவில் செல்லவில்லை என்பதைப் பார்க்கின்றபோது “பெயரளவில் ஏற்றுக்கொண்டார்களா? அல்லது தேசியமயமாக்கும் நிலைமையைத் துரிதப்படுத்தப் போகிறார்களா?” என்பதில் சந்தேகம் உண்டாகிறது. சர்க்கார் நடத்துகின்ற பஸ்ஸில் போதுமான லாபம் கிடைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் நாம் எதிர்பார்த்த அளவுக்கு இன்னும் அதிகமாக வருவாய் வராததற்குக் காரணம் டைரக்டராக இருந்த தேவசகாயம் அவர்களுடைய காலத்தில் சில தவறுகள் நடந்ததுதான் என்பது அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற நாள் முதல் லிஸ்கிய நாள் வரை உத்தியோகம் கொடுத்த முறையில், பஸ்ஸை எலம் விட்ட வகையில், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கிய வகையில் பல தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன. அந்தத் தவறுகளை எல்லாம் ஆராய்ச்சிக்கு அளவுக்கு ஒரு கமிட்டியைப் போடுவார்களா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். அவர்கள் சம்பளம் இல்லாமல் வேலை செய்தார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் “ஹான்ரோரியம்” வாங்கி இருக்கிறார்கள். அவருக்கு மொத்தம் 54,741 ரூபாய் 74 நயாபைசா கொடுத்திருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட மாதம் ஒன்றுக்கு 500 ரூபாய் வாங்கிக்கொண்டு வேலை பார்த்து வந்திருக்கிறார். போலீஸ் துறையில் வேலை பார்த்து வந்தவரை இங்கே போட்டதன் காரணமாக போதுமான லாபம் கிடைக்கவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டை நான் சொல்லுகிறேன். இவருக்கு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சட்டத்தைப் பற்றிச் சரியாக தெரிந்திராத காரணத்தால் சில தவறுகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். தனியார்கள் கூட அந்தச் சட்டத்தை நன்றாகத் தெரிந்திருக்கிறார்கள். அந்த அதிகாரி அந்தச் சட்டத்தைப் பற்றி நன்றாகத் தெரியாத காரணத்தால் ஸ்டாஃப்கள் காலக்காலத்தில் வாங்காமல் எமாந்திருக்கிறார்கள். இதைப் பற்றி எஸ்டிமேட் கமிட்டி சுற்றுப் பிரயாணம் செய்த காலத்தில் தெரிந்துகொள்ள முடிந்தது.

அது மட்டுமல்ல. நாகர்கோயிலில் பெட்ரோல் உள்ள 4 பாரல்கள் வெளியில் பார்த்தோம். அதில் என்ன இருக்கிறது என்று கேட்டதற்கு டீசல் ஆயில் இருப்பதாகவும், ஸ்பேர் ஸ்டால் இருப்பதற்குப் பதிலாக வெளியில் இருப்பதாகவும் சொன்னார்கள். நாங்கள் அதில் கையை விட்டுப்பார்த்து பெட்ரோல்தான் என்று தெரிந்துகொண்ட பிறகு அவர்கள் “அது கணக்கில் இல்லை”யென்று சொன்னார்கள். அரசாங்கம் நல்ல முறையில் பரிசீலிக்காததன் காரணமாக இந்த நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. டீசல் பஸ் விட்டுருந்தால் இன்னும் அதிக லாபம் கிடைத்திருக்கும். பெட்ரோல் பஸ் விடுவதால் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அல்லது லாபம் குறைகிறது. டீசல் பஸ் விடுகிற காரணத்தினால் டி. வி. எஸ். போன்ற தனியார்களுக்கு நல்ல ஆதாயம் கிடைத்திருக்கிறது. குறைந்த செலவில் அவர்கள் பஸ்ஸை ஓட்ட முடிகிறது. டி. வி. எஸ். 83 நயை பைசேலில் பஸ்ஸை ஓட்டுகிறது. நம்முடைய சர்க்கார் 125 நயை பைசே செலவு செய்தால்தான் பஸ்ஸை ஓட்ட முடிகிறது. நாம் பெட்ரோல் பஸ் வைத்திருக்கக்கூடாது. டீசல் பஸ்ஸாக எல்லாவற்றையும் மாற்றுவதன் மூலம் நல்ல ஆதாயம் எடுக்க முடியும். அதில் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டும். ஒடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் ப்ரேக்டவுன் ஏற்படும்போது உடனடியாக அதைக் கவனிப்பதற்குத் தக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதை வேண்டுமானால் அடிக்கடி எந்த நம்பர் பஸ்கள் ப்ரேக்டவுன் ஆகின்றன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கலாம். நான் அடிக்கடி பஸ்ஸில் போகிற காரணத்தினால் இப்படி அவைசியமாக ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிற காலதாமதத்தினால் இங்கே நேரம் கழித்து வரக்கூடிய நிலைமையே ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதற்கு நிர்வாகத் திறமைக் குறைவுதான் காரணம். நல்ல அனுபவம் உள்ளவர்களை

21st March 1959] [Sri A. Govindasamy]

திறமை உள்ளவர்களை கமிட்டியில் போட்டால் இப்படிப்பட்ட சிக்கல்களை நீக்கி விடலாம். போட்டிருக்கக்கூடிய கமிட்டியில் நல்ல திறமை உடைய ஸ்ரீ ஜி. டி. நாயுடு போன்றவர்கள், டி. வி. எஸ். கம்பெனியைச் சேர்ந்தவர்கள் முதலியவர்களைப் போட்டால் திறம்பட இந்த நிர்வாகம் நடப்பதற்கு அவர்களால் நல்ல யோசனையைச் சொல்வதற்கு இடம் இருக்கும். அவர்களைப் போட்டால் நல்ல யோசனை சொல்லமாட்டார்கள் என்பதாக அரசாங்கம் நினைத்தால் அயல் நாட்டு நிபுணர்களையாவது போடவேண்டும். (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்டராமன். லே எக்ஸ்பர்ட். வெளிநாட்டினர்தான்).

இன்னும் பல்களுக்கு லீசன் டிக்கெட் வழங்கப்படுகிறது. அதுவும் 16 ரூட்டுகளில்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. எல்லா ரூட்டுகளிலும் கொடுக்க வேண்டும். ஒரு ரூட்டுக்குக் கொடுத்துவிட்டு இன்னொரு ரூட்டுக்குக் கொடுக்காமல் இருப்பதினால்தான் பலவித சந்தேகம் உண்டாகிறது. ஒரு ரூட்டில் அதிகமாக பல்கள் ஒடுகிறதோ என்ற சந்தேகம் உண்டாகிறது. ஆகவே பாரபட்சம் இல்லாமல் எந்த எந்த ரூட்டுகளில் பல்கள் ஒடுகிறதோ அந்த அந்த ரூட்டுகளில் எல்லாம் இதைக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

பீக் நேரத்தில் அதிகமாக ஒடுகிற பல்கள் அந்த நேரம் கடந்தவுடன் ஷெட்டில் வெறும் ஒய்வாகத்தான் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நேரத்தில் இந்த பல்களை மொபலில் பிரதேசத்திற்குப் போக அனுமதிக்க வேண்டும். அதனால் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல வருமானம் வரக்கூடும். இந்த அட்வைஸரி கமிட்டியில் மாணவர்களும், மத்தியதர வகுப்பினர்களும் சட்டசபை உறுப்பினர்களும் ஆலோசனை சொல்வதற்கு இடம் இருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. ஆனால் இந்தக் கமிட்டியினரில் ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் இருக்கிறார்களே இல்லாமல் சிட்டியில் இருக்கக் கூடிய மாற்றுக் கட்சி உறுப்பினர்கள் கூட இடம் பெறும்படியாகச் செய்ய வேண்டும். அப்போதுதான் இந்தத் திட்டம் நல்ல முறையில் நிறைவேறும். ஏற்கனவே இருக்கிற உறுப்பினர்களும் இருக்கலாம். எதிர் தரப்பில் இருக்கிறவர்களுக்கும் இடம் தரவேண்டுமென்ற முறையில் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு மூன்று செட்டு உடுப்பு கொடுக்கப்படுகிறது. நான்கு செட்டு உடுப்பாவது கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுங்கள். கன்னியாகுமரி பகுதியில் உள்ள டிரைவர்கள் தொப்பி அணிவதை எதிர்க்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். தலைக்குப் பொருந்தாத தொப்பிகளைக் கொடுத்து அவர்கள் அணியவேண்டுமென்று வற்புறுத்துவதைவிட ஷாடோ காப் என்று சொல்லுகிறார்களே அந்தத் தொப்பிகளைக் கொடுத்தால் அவர்கள் அணியத் தயாராய் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

செண்டிரல் வொர்க்ஷாப்பில் பூட்ஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்தார்கள். 127 பேர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மற்றவர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்ட நேரத்தில் பெரிய அளவுள்ளவற்றைக் கொடுத்தால் எப்படித் தொழிலாளர்கள் அவற்றை அணிய முடியும். இதையும் கவனித்து அவரவர்களுக்குப் பொருத்தமான பூட்ஸ்களைக் கொடுக்கவேண்டும். இப்படி பல குறைகள் இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கிறது. அவற்றை எழுதி எங்களுக்குக் அனுப்பியிருப்பதைப் போலவே கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அனுப்பியிருப்பார்கள். அவற்றையெல்லாம் கவனித்து கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அந்தக் குறைகளை நீக்குவதற்கு முன் வரவேண்டும். 1960-ல் வரக்கூடிய தொழில் அமைச்சர் நல்ல பெயரை வாங்கிக்கொள்வார் என்று தொழில் அமைச்சர் சொன்னார். தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சனைகளை நன்கு அறிந்திருக்கும் ஸ்ரீ வெங்கட்டராமன் அவர்களை இந்த குறைகளை நீக்கி 1960-ல் தொழில் அமைச்சராகவே வந்து நல்ல பெயரையும் வாங்கிக் கொள்ளவேண்டுமென்று நாங்கள் கருதுகிற காரணத்தினால் இவற்றை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும். அப்படித்தான் நாங்கள் ஒருமுகமாக வாழ்த்துகிறோம்.

[Sri A. Govindasamy] [21st March 1959]

நாம் எந்த எந்த ஸ்டாண்டிங் தேசியமாக்கிக்கொண்டுவிட்டோமோ அந்த ஸ்டாண்டிங் இதர பஸ்களை விட அனுமதிக்கக்கூடாது. குறிப்பாக சென்னையில் தனியார் பஸ்களை அனுமதிக்கக் கூடாது. மேலும் சர்க்கார் விடுகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை அதிகப்படுத்த வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டித்தரப்போவதாகச் சொல்கிறார்கள். காலையில் அவர்கள் எந்த எந்த இடங்களில் இருந்து பஸ்களை எடுக்கவேண்டியிருக்கிறதோ அந்த இடங்களுக்கு அருகிலேயே வீடுகள் கட்டித்தருவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும்.

மற்றொன்று, மற்ற ராஜ்யங்களிலே—குறிப்பாக பம்பாயில் நகர பஸ்களை கார்ப்பரேஷன் எடுத்து நடத்துகிறது. பல துறைகளில் வடக்கே உள்ளதைப் பின்பற்றுகிற நாம்—இந்த முறையிலும் அவர்கள் எப்படி மிகக் குறைந்த கால கட்டத்தில் எல்லாவற்றையும் தேசியமாக்கியிருக்கிறார்கள் என்பதையும் கவனித்து—இங்கும் அப்படிச் செய்து நாட்டினுடைய வருமானத்தை தேசிய வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குற்றம் சொல்வதற்கு இடமில்லாமல் பஸ் தொழிலாளர்களின் குறைகளையெல்லாம் சர்க்காரே போக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் சட்டநாதன் கொண்டு வந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லப் பிரியப்படுகிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நிர்வாகத்தை எடுத்துக் கொண்டதன் பின்னால் நமது சென்னை நகரத்திலும், கன்யாகுமரி மாவட்டத்திலும் சரி இருந்த பழைய பஸ்களை யெல்லாம் களைந்து, புதிய பஸ்களை விடுவதற்கு முன் வந்திருப்பதாகச் சொன்னதைக் கேட்டு பெரு மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். யாராக இருந்தாலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் மிகவும் மோசமான பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன என்றால் ரீஆர்கனிசேஷன் காலத்தில் அதில் போதுமான கவனம் செலுத்தப்பட வில்லை. அதற்காக ஒன்பது லட்சம் ரூபாய் செலவிட்டார்களே தவிர பழுதான குறைந்த பஸ்கள் தான் விடப்பட்டன. அந்தக் குறையை நீக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன் வந்ததற்காகப் பாராடுகிறேன். மேலும் சட்டநாதன் குறிப்பிட்ட சில புள்ளி விவரங்களைக் கவனிக்கவேண்டும். நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் ஒரு மைலுக்கு நூற்றுக்கு மேற்பட்ட நயா பைசா செலவாகும் போது அந்தக் கேரள ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஒரு மைலுக்கு 81 நயா பைசா வில் எப்படி பஸ் விடுகிறார்கள் என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும். நமக்கு ஏன் அதிகமாகச் செலவாகிறது என்றும் கவனிக்க வேண்டும். தொழிலாளர்களுடைய சம்பளத்தை எடுத்துச் சொன்னால் நம்மவிட இரண்டு பங்கு அவர்கள் கொடுக்கிறார்கள். நமது டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் 30 முதல் 45 வரை சம்பளம் கொடுக்கிறோம் என்றால் நாகர்கோயில் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் இருந்து வந்தவர்களுடைய சம்பளம் 50 முதல் ஆரம்பமே யாகிறது. நாம் கடைசி அளவு கொடுப்பது 50 கூட இல்லை. அப்படியே டிரைவர் என்றால் 50 முதல் 120 வரை அங்கே சம்பளம் வாங்குகிறார்கள். இப்படி நாம் கொடுக்கிற சம்பளத்தைவிட இரண்டு மடங்கு சம்பளம் அங்கே கொடுக்கப்படுகிறது. அது இந்த ராஜ்யத்தில் இல்லை. அது தவிர, கேரளத்தில் சம்பளத்தை இன்னும் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். கேரளத்தில் செய்திருப்பதைப் போலவே இங்கேயும் செய்ய வேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால், நமது ராஜ்யத்திலேயே இருக்கும் ஒரு பகுதியாகிய நாகர்கோயிலில் உள்ள பஸ் கண்டக்டர்களுக்கும் பஸ் டிரைவர்களுக்கும் என்ன சம்பளம் கொடுக்கிறீர்களோ அந்த சம்பளத்தையே சென்னையிலுள்ள கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் ஏன் கொடுக்கக் கூடாது என்று கேட்கிறேன். கனம் தொழில் அமைச்சர் தொழிலாளர்களிடம் அனுதாபம் மிகுந்தவர், தொழிலாளர் நலனில் அக்கறையுள்ளவர். எனவே அவர் சென்னையிலுள்ள பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் அதே சம்பளம் கொடுக்க முன் வருவார் என்று நான் நம்புகிறேன்.

21st March 1959] [Sri T. S. Ramaswamy Pillai]

இங்கே பொது ஜனங்களின் சொளகரியத்திற்காக என்ன செய்திருக்கிறீர்கள்? பொது ஜனங்களின் சொளகரியத்தைப் பொறுத்த வரையில், கேரளத்தில் அவர்களுக்கு 3,000 கன்ஸெஷன் டிக்கட்டுகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அது இங்கே இல்லை.

நமது எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியினர் நாகர்கோயிலுக்குச் சென்று சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவை நன்றாகப் பார்வையிட்டனர். அங்குள்ள பல முக்கியமான விஷயங்கள் வெளிவந்தன. எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி தன் யோசனைகளைத் தந்திருக்கிறது. அவைகளை கனம் அமைச்சர் நிச்சயம் பரிசீலித்து நடைமுறைக்குக் கொண்டுவருவார் என்று நினைக்கிறேன். டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் நிறைய வேஸ்டேஜ் ஏற்படுகிறது. வண்டிகளில் வேஸ்டேஜ் இருக்கிறது. பெட்ரோலில் வேஸ்டேஜ் ஏற்படுகிறது. சர்க்கார் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் செலவில் ஸ்பேர் பார்ட்டுகளை வாங்குகிறது. அப்படி இருக்க அதற்காக நாகர்கோயிலில் ஏன் ஒரு வர்க்ஷாப் இருக்க வேண்டும்? ஸ்பேர் பார்ட்டுகள் பெட்டிகளில் அனுப்பப்படும்போது ஏமாற்று வித்தைகள் செய்யப்படுகின்றன. வர்க்ஷாப்புகளில் உள்ளவர்கள் கூறுகிறார்கள்: நல்ல பெட்டிகள் தான் வருகின்றன, ஆனால் அவைகளுக்குள் இருக்கும் ஸ்பேர் பார்ட்டுகள் யூஸ்ட் ஸ்பேர் பார்ட்டுகள் இருக்கின்றன. இது சம்பந்தமாக விசாரணை செய்ய வேண்டுமென்று ஸ்ரீ கோவிந்தசாமி சொன்னார். இதையெல்லாம் நிச்சயம் விசாரணை செய்ய வேண்டும்.

நாகர்கோயிலில் முன்பு 43 பஸ்கள் தான் ஓடின என்றும் இப்போது அங்கே 60 பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்றும் கனம் அமைச்சர் சொன்னார். நான்கு வருஷங்களுக்கு முன்பு கூட அங்கே பஸ் போக்குவரத்து நெருக்கடி எவ்வளவோ நன்றாக சமாளிக்கப்பட்டது. கசீந்திரம் திருவிழாக்களின் போது எத்தனை பஸ்கள் ஓடின என்று கனம் அமைச்சர் கணக்கெடுத்துப் பார்த்தலாம். அப்போது ஓவரலோட இருந்ததாகக் கூறக்கூடும். இப்போதும் ஓவரலோட இருக்கிறது.

மேலும் நாகர்கோயிலில் ஜீப் கார் இருக்கிறது. அதற்கு ஏராளமாக பெட்ரோல் செலவாகிறது. எப்போதாவது ஆக்ஸிடெண்டுகள் நேர்ந்தால் உபயோகிப்பதற்கு இதை வைத்திருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். நாகர்கோயில் ஜீப்-ஆக்ஸிடெண்டுகள் சம்பந்தமாக ஒரு தடவை உபயோகிக்கப்பட்டதில்லை. அதிகாரிகள் குடும்ப சமீதாரர்களாகப் போவதற்குத்தான் அது உபயோகப்படுகிறது. அங்கே ஒரு ஜீப் கார் இருக்கிறதென்றால், சென்னை மில் எத்தனை ஜீப் கார்கள் இருக்கின்றனவோ?

அங்கே பெட்ரோல் போகவில்லை என்று சொன்னார்கள். எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியின் சேர்மனும் நானும் மற்றவர்களும் அங்கே சென்றிருந்தபோது 4 பாரலில் 200 காலன் பெட்ரோல் இருந்தது. அவ்வளவு பெட்ரோல் அங்கே எப்படி வந்தது என்று கேட்பால் டி.டி.எஸ் (D.T.S.) முடித்தார். ரீயர்களைஸேஷன் அதிகாரியிடம் விசாரித்தால் இரண்டு பஸ்களில் பெட்ரோலும் டீஸல் எண்ணெயும் கலந்திருக்கிறது என்று சொன்னார். பெட்ரோலும் டீஸல் எண்ணெயும் எப்படிக் கலந்து போயிற்று என்று கேட்பால் அவர் திரு திருவென்று விழித்தார். மேலும் இங்கே கேள்வி நேரத்தில் ஒரு இன்ஜெக்டர் பம்பு போய்விட்டது பற்றிக் கேட்கப்பட்டது. இன்ஜெக்டர் பம்பு போவது இப்போது முதல் தடவை அல்ல. இது இரண்டாம் தடவை. இதில் அதிகாரிகளும் கூட சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறார்களோ என்று நான் பலமாக சந்தேகிக்கிறேன். கனம் அமைச்சர் அதிகாரிகள் கொடுக்கும் விவரங்களை அப்படியே சட்டசபையில் சமர்ப்பித்துவிடுகிறார்களே தவிர அவைகளை ஊடுருவிப் பார்த்து, எங்கே ஓட்டை உடைசல்கள் இருக்கின்றன என்று ஆராய்வதில்லை. அவர் ஓட்டை உடைசல்களை ஆராய்ந்து கண்டுபிடிக்க வேண்டும்.

[Sri T. S. Ramaswamy Pillai] [21st March 1959]

கண்டக்டர்கள், தொழிலாளர்கள் முதலியவர்களை நியமிக்கும் போது அவர்களை டைரக்டர் தேர்ந்தெடுத்து நியமிக்க வேண்டும் என்று சர்க்கார் உத்தரவு போட்டார்கள். ஆனால் அரசாங்கம் பிறப்பித்த ஜீ. ஒ.பி பிரகாரம் நடைமுறையில் நடக்கவில்லை. டைரக்டர் பல ஆட்களை எடுத்தார். அவர்களை எடுத்துக் கொள்ள நாகரிகரமாக உள்ள அதிகாரிகள் மறுத்தனர். இவ்வாறு இருந்தால் இந்த இலாகா எவ்வளவு கேவலமான முறையில் நடக்கிறது என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டும். எல்லோரும் மனம் திருந்தினால் தான் இலாகா சரியாகும். மேலும் அரசாங்கத்திற்கும் அமைச்சர்களுக்கும் அங்கேயுள்ள அரசாங்க நிர்வாகிகள் எவ்வளவு மதிப்பு கொடுக்கிறார்கள் என்று பார்க்கவேண்டும். யார் அக்கிரமம் செய்கிறார்களோ அவர்களை டெப்போவில் நியமிக்கிறார்கள். கள்ளைக் குடித்து விட்டு, ஒரு மந்திரி பேசிய கூட்டத்திற்கு வந்து கலாட்டா செய்து, அதன் காரணமாக கோர்ட்டுதல் 30 ரூபாய் அபராதம் விதிக்கப்பட்டவருக்கு அங்கே மறுபடியும் உத்தியோகம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவரை டெபு டைரக்டர் டிஸ்ட்ரிப்யூட்டர் பண்ணி இருந்தார். அவ்வாறு டிஸ்ட்ரிப்யூட்டர் இருந்தவருக்கு D.T.S. மறுபடியும் வேலை கொடுத்தார். அவர் செல்லப் பிள்ளை. செல்லப்பிள்ளைக்கு மறுபடியும் வேலை கொடுத்தார்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : செல்லப்பிள்ளை என்றால் அவருடைய பெயரே செல்லப் பிள்ளையா, அல்லது அவர் D.T.S.-ன் செல்லப்பிள்ளையா (pet child) ? எந்த அர்த்தத்தில் கனம் அங்கத்தினர் கூறுகிறார் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : அவர் D.T.S. வின் பெட் சைல்ட் என்ற அர்த்தத்தில் கூறுகிறேன். இப்படிப்பட்டவர்களுக்குத்தான் சலுகைகள் வழங்கப்படுகின்றன. இவர்களுக்குத்தான் பாஸ்கள் வழங்கப்படுகின்றன. கனம் அமைச்சரைப் பொறுத்த வரையிலும் அவரிடம் எனக்குப் பூரண நம்பிக்கை உண்டு. நிர்வாகத்தை எவ்வளவு சீக்கிரம் சீர்திருத்த முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் சீர்திருத்த வேண்டுமென்ற நல்லெண்ணத்துடன் கனம் அமைச்சர் இருக்கிறார். தொழிலாளர் நலனில் அவர் மிகுந்த அக்கறை கொண்டிருக்கிறார். அவர் எல்லா விஷயங்களையும் பாரபட்சமின்றிப் பார்க்கிறார். அவர் அவைகளை பாரபட்சமற்ற முறையில் பார்ப்பது மட்டும்தான், அவைகளை உள்ளுறையும் கவனிக்கவேண்டும். பல குறைகளை தொழிலாளர்களைக் கூட எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதற்காக அவர்கள் டிஸ்ட்ரிப்யூட்டர் செய்யப்பட்டும் இருக்கிறார்கள். அங்கேயுள்ள சூப்பரிண்டெண்டுகளுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் நல்ல பிள்ளைகளாக ஆகியிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தத் தொல்லை யும் வருவதில்லை.

சர்க்கார் மெர்லிடைஸ் பென்வலி பஸ்களை வாங்குகிறார்கள். அந்தக் கம்பெனிக்கு எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி சேர்மனுடன் நாங்கள் சென்றிருந்தோம். அங்கே பல பஸ்களை வாங்கினால் அந்தக் கம்பெனியார் அவர்கள் செலவிலேயே, பஸ்கள் வாங்குபவர்களைச் சேர்ந்த அதிகாரிகளை ஜெர்மனி போன்ற இடங்களுக்கு டெக்னிகல் ட்ரெயினிங்கிற்கு அனுப்புகிறார்கள். பஸ்கள் வாங்கும் போது அவ்வாறு ஒப்பந்தம் எழுதிக் கொடுக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒப்பந்தத்தை சர்க்கார் ஏன் அவர்களிடம் எழுதி வாங்கிக் கொண்டிருக்கக் கூடாது ? அவ்வாறு செய்து சர்க்கார் அதிகாரிகளை வெளி நாடுகளுக்கு டெக்னிகல் ட்ரெயினிங்கிற்கு அனுப்பலாமோ ? அரசாங்கம் அவ்வாறு ஏன் செய்யவில்லை ? ஒரு வேளை டிஸ்ட்ரிப்யூட்டர்களுக்கும் எப்பதற்காக சர்க்கார் அவ்வாறு செய்யவில்லையோ என்னமோ, எனக்குத் தெரியவில்லை.

மேலும் ஸ்பேர் பார்ட்டுகளை ஸ்டோர்ஸ் மூலம் விநியோகிக்க வேண்டும். மேலும் இப்போது நாகர்கோவிலில் கட்டிடம் கட்டுகிறார்கள். கட்டிடத்திற்கு வேண்டிய தேக்கு போன்ற மரங்கள் மலபாரில் கிடைக்கின்றன.

21st March 1959] [Sri T. S. Ramaswamy Pillai]

அங்கேயிருந்து சுலபமாக நாகர்கோவிலுக்குக் கொண்டு வரலாம். ஆனால் அவை சென்னையிலிருந்து அங்கே வருகின்றன. மலபாரிலிருந்து சென்னைக்கு வந்து சென்னையிலிருந்து அங்கே வருகிறது. இது துக்லக் ஆட்சி போல இருக்கிறது. யாருக்குச் சலுகை அளிப்பதற்காக இவ்வாறு செய்யப் படுகிறதோ தெரியவில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : என்னென்ன எங்கிருந்து எங்கே அனுப்பப்பட்டன என்று நீங்கள் டெய்லஸ் கொடுக்க முடியுமா?

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : விசாரித்து டெய்லஸ் கொடுக்கிறேன். அதற்குத் தயாராயிருக்கிறேன். “டெய்லஸ்” அவ்வளவையும் சொல்கிறேன். இதைப்பற்றி மட்டிலுமல்ல. இன்ஜெக்டர் போனது பற்றி, 200 காலன் பெட்ரோல் களனத்தொடக்க வைத்திருந்தது பற்றி, எனக்குத் தெரிந்த அளவிற்கு நான் எல்லாம் சொல்லத் தயாராயிருக்கிறேன், உங்கள் ஊழியன் என்று முறையில். அடுத்தபடியாக, தொப்பியைப்பற்றி சொன்னார்கள். அதை மஸ்பூர்வமாக நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். சம்பளத்தை அதிகரிக்க வேண்டும், போன்ஸ் வேண்டும் என்றெல்லாம் கேட்பதில் அர்த்தமுண்டு என்றும் ஆனால் தொப்பி வைக்கமாட்டேன் என்று சொல்வது தவறு என்றும் சொன்னார்கள். யார் தொப்பி வைக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்துகிறார்கள் என்றால், பொதுமக்களிடம் மரியாதைக் கேடாக நடக்கக் கூடியவர்கள், அரசாங்க ஊழியர்களை கேவலமாக நடத்தக் கூடியவர்களும், 40 வழக்குகளுக்கு மேல் நடந்து அவையெல்லாம் தள்ளப்பட்டும் இருக்கக் கூடிய அதிகாரிகளை அங்கு நியமித்து, “கன்னியா குமரி மக்களாகிய உங்களுக்கு ஒரு பாடம் கற்பிக்கிறேன்” என்று தீவிராகப் பேசும் அதிகாரிகள் அங்குள்ளவர்களிடம் தொப்பி வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லும்போது அவர்கள் வருத்தப் படுகிறார்கள். அடுத்தபடியாக சட்டபூர்வமான ஒரு விஷயம் இருக்கிறது.

DEPUTY SPEAKER : The hon. Member's time is up. He has taken more time.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : ஸ்டேட் ரீ-ஆர்கனைஸேஷன் ஆக்ட் பிரகாரம் ஸ்டேட் ரீ-ஆர்கனைஸேஷனுக்கு முன்பு அங்குள்ளவர்களுக்கு என்ன சம்பளம் இருந்ததோ, அவர்களுடைய சர்வீஸ் கண்டிஷன் அதற்கு முன்னர் எப்படியிருந்ததோ அதே சம்பளமும், சர்வீஸ் கண்டிஷனும் எங்களுக்கு இருப்பதற்கு நிச்சயம் எங்களுக்கு உத்தரவாதம் தரவேண்டுமென்று அவர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, நான் சொன்ன யோசனைகளையெல்லாம் கவனித்து அதற்கு வேண்டியவற்றைச் செய்யும்படி அமைச்சர் அவர்களை மன்றாடிக் கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* **SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR :** Sir, in support of this cut motion, I would like to offer a few remarks. The Hon. Minister is well aware of the fact that in spite of all the efficiency of the Madras Bus Transport he was talking so much about, there is discontent in the minds of the people. Still the peak hour problem has not been tackled as successfully as it ought to have been tackled. No doubt this is a problem which exists in every other country and is difficult to tackle very efficiently. Still my submission is that something must be done immediately to solve this problem by purchasing and running more buses during the peak hour. My information is that there are 60 or 64 buses plying during the peak hours. This number is not at all sufficient. More buses should be put on the road during the peak hours.

BRITISH LIBRARY



21st March 1959]

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

work, he should consult some of the bus operators who are running their buses on efficient lines. He must also consult the Assembly and only after consultation action should be taken. That will be the best thing. There is no use keeping the report confidential, as the Hon. Minister was telling us the other day in another connection.

The Hon. Minister must also think of putting double deckers on the road. This will go a long way in relieving congestion. This point also I would like to emphasise.

The Bombay Corporation, I am told, are getting more profits. The Hon. Minister alone can tell us how our profits stand in comparison with those profits, as also those of other nationalised transport undertakings in the country.

With regard to body building, I find there has been some delay in our Government Workshop. My submission is that this work can very well be entrusted to the private companies here. I understand that even the Delhi Transport people are coming to Madras for getting the bodies of their buses built by some important firms here. Just to overcome the difficulty for the present, I would like the Hon. Minister to entrust this body building work to some of the private body builders.

With regard to the Broadway Bus Stand, it is most disgraceful that an enlightened metropolis like Madras should have a nasty, insanitary bus stand. The Government must seriously think of either shifting the bus stand to some other place closeby or improve this bus stand. People are put to lot of difficulty now. Children and old and sick people coming there have no shelter and no other amenities. The Madras Corporation, I am told, is collecting some fees from the operators who use the stand. But the Government must aid the Corporation and see that a big bus stand on the model of the stand at Coimbatore is put up as early as possible for the convenience of the travelling public. The Hon. Minister was telling us about the provision of workshop facilities in the north of the City. It should be possible for the Government to push through the acquisition proceedings and put up the workshop as early as possible. Unless the mechanical side is improved and put on efficient lines, it will not be possible for the Government to run the transport efficiently.

1-20
p.m.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தனியார் துறைக்கும், சர்க்கார் துறைக்கும் ஒரு பெரிய வித்தியாசம் என்னவென்றால், தனியார் துறையிலே அந்தத் தொழிலை நடத்துபவர்கள்தான் அதை கண்காணிக்க முடியும். ஆனால், சர்க்கார் துறையிலோ, பஸ்வரில் போகிறவர்கள் எல்லோரும் கண்காணிக்கலாம், சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் கண்காணிக்கலாம், 3 கோடி மக்களுடைய உடமையாக இருப்பதால் அதை எல்லோரும் கண்காணிக்கலாம். முன்னூற்று அறுபத்தைந்து நாட்களில் அவரவர் கண்ணுக்கு எதெல்லாம் தென்படுகிறதோ, அதையெல்லாம் சட்டசபையில் வந்து சொல்லுவதற்கு சந்தர்ப்பம் இருக்கிறது. தனியார் துறையில் கண்காணிப்பதற்கு இவ்வளவு பேர்கள்

[Sri R. Venkataraman] [21st March 1959]

இல்லை. அவர்களுக்கு சட்டசபை கிடையாது. 'ஷெயர்ஹோல்டர்ஸ் மீட்டிங் குக்கு' வந்தால்கூட, ஒருவரும் அதிகமாகப் பேசுவதில்லை. கையெழுத்துப் போட்டுவிட்டு எழுந்து போய்விடுவார்கள். இப்படி சாதாரணமாக ஊரிலே இருப்பவர்கள் அத்தனை பேர்களும் 'கிரிடினஸ்' பண்ணினால், அதுபற்றி குறைகூறினார்கள் என்று சொன்னால், அதனால் சர்க்கார் துறையிலே நடத்துவது தனியார் துறையைக் காட்டிலும் மோசமாக நடக்கிறது என்று யாரும் தவறான எண்ணத்திற்கு வரக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் முதல் முதலாக இதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இரண்டாவதாக, இந்த மான்யக் கோரிக்கையில் பேசுகிறபொழுது, முக்கியமாக ஒரு விஷயம் சொல்லப்பட்டது. பொதுவாக மற்ற விஷயங்களைப்பற்றி சொன்னாலும், எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி நாகர்கோவிலுக்குச் சென்றிருந்தபொழுது மூன்று பாரல்களிலே பெட்ரோல் வைக்கப்பட்டு இருந்தது அது எதோ தவறுதலாக செய்யப்பட்டது கெட்ட நோக்கத்தோடு செய்யப்பட்டது அங்கு இருப்பவர்களால் என்று குறிப்பாக சொல்லப்பட்டது. இதுபற்றி நான் விசாரணை செய்ததில் எனக்குக் கிடைத்த தகவலை நான் கொடுக்க விரும்புகிறேன். 1956-ம் வருஷம் நவம்பர் மாதம் 30-ம் தேதியன்று 'கே. 45' என்ற ஒரு பெட்ரோல் பஸ்ஸில், தவறுதலாக 13 காலன் டீஸல் ஆயிலை விட்டுவிட்டார்கள். அந்த பஸ்ஸில் ஏற்கெனவே 12 காலன் பெட்ரோல் இருந்தது. ஆகவே, இந்த இரண்டும் சேர்ந்து 25 காலன் பெட்ரோல்-டீஸல்லாகி விட்டது. அதை உடனே எடுத்து ஒன்றும் செய்யாமல் பாரலில் வைத்திருக்கிறார்கள். இதற்காக தவறு செய்த டிரைவர், பம்பு ஆப்பரேட்டர் இவர்களிடமிருந்து ரூபாய் 51-10-10 வசூல் செய்துவிட்டோம். தவறுக்காக இந்தப் பணம் சர்க்கார் கணக்கில் வந்துவிட்டது. ஆகவே, எதோ வேண்டுமென்றோ, அல்லது கெட்ட நோக்கத்தோடு, அதை தாங்கள் உபயோகப்படுத்தவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு பாரலில் வைத்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுவதற்கு ஆதாரம் இல்லை.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : ஏகதேசம் 200 காலன் இருந்தது. 3 பாரல் 'புல்லாக' இருந்தது. எப்படி ஒரு பஸ் பெட்ரோல் ஒரு டிரம் 'புல்லாக' இருக்க முடியும்? 25 காலன் இல்லை. ஏகதேசமாக 200 காலன் இருந்தது.

*** THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :** எனக்குக் கிடைத்த தகவலிலிருந்து நான் சொல்லுகிறேன். இரண்டாவதாக 7-3-1957-ல் 'கே. 39' என்ற பஸ்ஸில் அதே மாதிரி 7 காலன் பெட்ரோல் விட்டுவிட்டார்கள். டீஸல் வண்டியிலே அம்மாதிரி பெட்ரோலை விட்டுவிட்டார்கள். முதலிலே அந்த வண்டியில் 16 காலன் டீஸல் இருந்தது. அதில் 7 காலன் பெட்ரோல் ஊற்றிவிட்டார்கள். ஆகவே, அதை உபயோகப்படுத்த முடியாமல் போய் விட்டது. அதையும் எடுத்து இன்னொரு பாரலில் வைத்திருக்கிறார்கள். அதற்காக ரூபாய் 43-4-0 'காஸ்ட் ரெகவர்' செய்து விட்டார்கள். எதோ இவ்வளவு பெரிய ஸ்தாபனத்தில் தனது சொந்த உபயோகத்திற்காக பெட்ரோலை இம்மாதிரி பாரலில் வைத்துக்கொண்டிருந்தார்கள் என்று சொல்லுவதற்கு ஆதாரமே இல்லை. பெட்ரோல் திருடுவேண்டுமென்று சொன்னால் கெட்டிக்காரத்தனமாகத்தான் திருடுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இம்மாதிரி எதிரிலேயே 3 பாரலில் பெட்ரோலை சுலபமாக திருடிக் கொண்டு வைப்பது என்றால், அம்மாதிரி திருடுவதில் கெட்டிக்காரத்தனம் இல்லை, ரொம்பவும் தெரியாமல் செய்கிறார்கள் என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். (குறுக்கீடு).

MR. SPEAKER : Order, Order.

*** THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :** அங்கு இருக்கும் நிலைமை இதுதான். இதுபற்றி பெரிய தவறு நடந்துவிட்டதாகச் சொல்லுவதில் பயன் இல்லை. 1956-ம் வருஷத்திலும், 1957-ம் வருஷத்திலும் எதோ தவறுதலாக பெட்ரோலையும் டீஸல் எண்ணெயையும் மிக்ஸ் செய்து விட்டார்கள். அதை என்னசெய்வது என்று தெரியாமல், அதை டிஸ்போஸ்

21st March 1959] [Sri R. Venkataraman]

செய்யாமல் அப்படியே வைத்திருக்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் சொன்ன மாதிரி பெட்ரோலாக இருந்தாலும் சொந்த உபயோகத்திற்காக வைத்துக் கொண்டார்கள் என்று சொல்லலாம். பெட்ரோலையும் டீஸலையும் மிக்ஸ் செய்ததை யாரும் வாங்கக்கூட மாட்டார்கள். அதை என்ன செய்கிறது என்று புரியாமல் அப்படியே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

SRI A. GOVINDASAMY : தலைவர் அவர்களே, நாகர்கோவிலில் நாங்கள் விசாரித்த நேரத்தில், அங்கே இருந்த 'டி.டி.எஸ்.' அல்லது வேறு அதிகாரியோ அமைச்சர் அவர்கள் இன்று சொல்லுகிற விளக்கத்தை அங்கு சொல்லவில்லை என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா?

DEPUTY SPEAKER : This is not question hour. The hon. Member should hear patiently what the Hon. Minister says. If he has any doubt, I will allow him to speak at the end of the Hon. Minister's reply. Let the Hon. Minister continue. This is not question hour to put supplementaries to the Hon. Minister.

* **THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :** யாரிடமும் நாம் "Fair"-ய் இருக்கவேண்டும். 1956, 1957-வது வருஷங்களிலே இது நடந்தது. அதற்கான பணம் ரெகவர் செய்யப்பட்டு விட்டது. இப்பொழுது இருக்கிற அதிகாரி அன்றைக்கு அந்த ஊரில் இருந்தாரா என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். அங்கு அப்பொழுது அவர் இருந்திருந்தால்தான் அவருக்கு விஷயம் தெரியும். என்ன 1952-வது வருஷத்தில் நடந்த ஒரு விஷயத்தைப்பற்றி கேட்டால் எனக்கு தெரியாது. ரெகார்டைப் பார்க்காமல் நான் சொல்ல முடியாது. இன்று இங்கு மந்திரியாக இருக்கலாம். 1953-ம் வருஷத்தில் நடந்ததைப்பற்றி கேட்டால், அப்பொழுது என்ன நடந்தது என்பதைப் பற்றி நான் எப்படிச் சொல்ல முடியும்? 1956-வது வருஷம் அவர் அங்கே டி.டி.எஸ்.ஸாக இருந்தாரா, இல்லையா என்பது தெரியாது. அவர் அங்கு அப்பொழுது இருந்திருந்தால்தான் இந்த விஷயம் அவருக்குத் தெரிந்திருக்கலாம். ஆகவே, இதையெல்லாம் நாம் கவனிக்கவேண்டும். பணம் ரெகவர் செய்யப்பட்டது ஒரு பெரிய விஷயம். அந்தமாதிரி ரெகவர் இல்லாமல் இருந்தால், எதாவது சந்தேகத்திற்கு இடம் இருக்கலாம். ஏதோ தவறுதலாக பெட்ரோலும், ஆயிலும் மிக்ஸ் பண்ணப்பட்டுவிட்டதே தவிர, வேறு ஒன்றும் பிரமாதமாக ஒரு பெரிய 'பார்டு' நடந்துவிட்டது என்று சொல்லுவதற்கு இல்லை. (குறுக்கீடு).

வேறு ஒன்றும் பெரிய குற்றச்சாட்டு சொல்லப்படவில்லை. மற்றபடி 'யூஷுவல் கம்பனைன்ஸ்' தான் சொல்லப்பட்டன. நான் என்னுடைய அனுபவத்தை ஒட்டிச் சொல்லுகிறேன். உலத்திலே பல பாகங்களிலும் இருக்கிற டிரான்ஸ்போர்ட்டை பார்த்த அளவிலே, ஒரே டிரான்ஸ்போர்ட் இருந்தால் அது என்றைக்கும் டிராபிக்கை சமாளிக்க முடியாது. 'ஆல் டர்னேடிவ் டிரான்ஸ்போர்ட்' இருந்தால்தான் சமாளிக்க முடியும். பம்பாய், கல்கத்தா ஆகிய நகரங்களை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கெல்லாம் 'ஆல் டர்னேடிவ் டிரான்ஸ்போர்ட்' இருக்கிறது. பம்பாயில் பி.பி.வ். அண்டு ஐ ஸுப்பர் பன் ரயில்வே, ஜி.ஐ.பி. ஸுப்பர் பன் ரயில்வே, நல்ல டிராம் சர்வீஸ், பல இவைகளெல்லாம் இருக்கின்றன. அதனால்தான் அங்கே 'பீக் ஹவர் டிராபிக்கை' சமாளிக்க முடிகிறது. கல்கத்தாவில் உலகத்திலேயே 'பெஸ்டு டிராம்வே சர்வீஸ்' இருக்கிறது. நான் பார்த்த தில் எனக்குத் தெரியும். ஸான் பிரான்ஸிஸ்கோவில் இருந்து படமெல்லாம் கூட கொண்டு வந்திருக்கிறேன். உலகத்திலேயே பெஸ்டு டிராம்வே சர்வீஸ் கல்கத்தாவில் நடைபெறுகிறது. வேகமாக போகக்கூடிய 'ஆல் டர்னேடிவ் சர்வீஸ்' இருந்தால்தான் 'பீக் ஹவர் டிராபிக்கை' சமாளிக்க முடியும். சென்னையில் தூதிரஷ்டவசமாக 'ஆல் டர்னேடிவ் சர்வீஸ்' இல்லாததால்

[Sri R. Venkataraman] [21st March 1959]

எவ்வளவு பஸ்கள் போட்டாலும் பீக் ஹவரில் டிராபிக்கை சமாளிக்க முடியாது, பஸ்கள் 'பன்ச்' ஆகிவிடும், அதாவது ஒன்றாகக் குவிந்துவிடும். அப்படிக் குவிந்துவிட்டால் காலதாமதம் ஏற்படும். டிராபிக் 'பன்ச்' ஏற்படும். டிரைவர் எவ்வளவு கெட்டிக்காரத்தனமாக இருந்தாலும் சரி, எவ்வளவு திறமையாக ஓட்டினாலும் சரி, டிராபிக் அபஸ்டிரக்ஷனால் 'பன்ச்' ஆகிவிடும். டிரைவருடைய தவறல்லாமல், மற்ற பொதுக் காரணங்களினாலேயே 'பன்ச்' ஆகிவிடும். அப்படி 'பன்ச்' ஆனால் 'ஆல்டர் நேடிவ் டிரான்ஸ்போர்ட்' இருந்தால், அதிலே ஜனங்கள் போய்விடுவார்கள் இல்லாவிட்டால், பஸ்விலேயே தங்கிவிடுவார்கள். ஆகவே, நமக்கு இந்தப் 'பிராப்ளம்', பிரச்சனை பிற ராஜ்யங்களில் இருக்கக்கூடிய பிரச்சனையைவிட கடுமையாக இருக்கிறது, 'ஆல்டர்நேடிவ் மோடல்ஸ் ஆப் டிரான்ஸ்போர்ட்' இல்லாததினால் கஷ்டமாக இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1-30
p.m.

அடுத்தாற்போல் நமக்கு அதிகமாக ப்ரேக்டென்ஸ் ஏற்படுகிறது என்று ஒரு குற்றச்சாட்டு சொல்லப்பட்டது—இதைப்பற்றி நாங்களும் நல்லதாக தெரிந்திருக்கிறோம். இதற்கு இரண்டு காரணங்களை சொல்லலாம். ஒன்று, சரியாக வருஷா வருஷம் பஸ்கள் புதுப்பிக்கப்படாமல், அனுஷ்டிக்கப்பட்டு வந்த கொள்கை முறையினால் ஏற்பட்ட ஒரு கோளாறு. இரண்டாவது இப்போது இருக்கின்ற *batta* முறை—இப்போது கொடுக்கப் படுகின்ற *batta* முறை சரியாக இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது—நான்கு மணி நேரம் வேலை செய்துவிட்டால் ஒரு ரூபாய் 2 அணு கிடைத்துவிடும். அதற்குப் பின்னால் ஒரு மணி நேரத்திற்கு 2 அணு வீதம்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. இதில்தான் நமது தொழிலாளர்களுக்கு *food-ball match* மனப்பான்மை ஏற்பட்டு விடுகிறது. சாதாரணமாக 4 மணி நேரத்திற்குப் பின்னால் திடீரென்று பஸ்களுக்கு 'ஸிக்' நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகிறது. திடீரென்று இவ்விதம் "நோய்" ஏற்பட்டு விடுவதால் பல தொல்லைகள் ஏற்பட்டு விடுகிறது. அதிலும் குறிப்பாக 4 மணி நேரத்திற்கு ஓடின பின் "நோய்" ஏற்பட்டு அங்கங்கே நின்று விடுகிறது. இதைப்பற்றி ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பர்ட்கள் எல்லாம் வந்து பார்த்தார்கள். அதிலும் சம்பளம் வாங்கின முதல் வாரத்திற்கு சரியாக பஸ்கள் எல்லாம் ஓட மாட்டேன் என்கிறது. அந்த காலத்திற்கு பின் சரியாக ஓடுகின்றது. இந்த "பாட்டா" கொடுப்பதில் இருக்கின்ற கொள்கை காரணமாக தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்படுகின்ற *food-ball match* மனப்பான்மையும் 'பிரேக்டென்ஸ்' அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு ஒரு காரணம் என்று சொல்லலாம். இந்தமாதிரியான தவறுகளும் இருக்கின்றன என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பொதுவாக சர்க்கார் துறையிலுள்ள நிர்வாகம் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டுமானால், அதில் வேலை பார்க்கின்ற நபர்கள் அதிக பொறுப்புணர்ச்சியோடு வேலை பார்க்க வேண்டும். தனிப்பட்ட நிர்வாகத்தில் வேலை பார்க்கின்றவர்களிடம் இருக்கின்ற அதிகமான பொறுப்புணர்ச்சி சர்க்கார் நிர்வாகத்தில் வேலை பார்க்கின்றவர்களிடம் இல்லையென்றே சொல்லலாம். மேலும் தனிப்பட்ட நிர்வாகத்தில் வேலை செய்கின்றவர்களிடமிருக்கும் பொறுப்புணர்ச்சியை விட, சர்க்கார் நிர்வாகத்துறையில் வேலை செய்கின்றவர்களிடம் அதிகமான பொறுப்புணர்ச்சி இருந்தால்தான் நிர்வாகம் வெற்றிகரமாக நடக்கும், இல்லை யென்றால் ஒருக்காலும் வெற்றிகரமாக நடக்காது. இன்றைக்கு தனிப்பட்ட துறைகளை எடுத்துக்கொண்டால், அனேகமாக எல்லா இடங்களிலும் பலவிதமான பிரச்சனைகள் வந்து கொண்டே யிருக்கின்றன. கடலூரில் 50 பேர்கள் டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டார்கள், இன்னொரு இடத்தில் உண்ணா விரதம், இன்னொரு இடத்தில் சுத்தியாக்கிரகம், தஞ்சாவூரில் பலர் டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டார்கள் என்றெல்லாம் செய்திகள் வந்து கொண்டேயிருக்கின்றன. இந்த விதமான ஒரு கொந்தளிப்பு தனிப்பட்ட துறையில் இருந்து கொண்டேயிருக்கிறது. ஏதாவது குற்றங்கள் தொழிலாளர்கள் செய்தால் உடனே நடவடிக்கை எடுத்து டிஸ்மிஸ் செய்துவிடுகிறார்கள். அந்த முறையை நாம் கையாளுவதில்லை. எந்தக் காரியங்களையும் தொழிலாளர்களின் நலனுக்கேற்ற முறையில் இந்த நிர்வாகத்தில்

21st March 1959]

[Sri R. Venkataraman]

நடத்தி வருகிறோம். அதல்லாமல் தொழிலாளர்களை கசக்கி பிழிந்து லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு இந்த நிர்வாகம் நடத்தப்படுகிறது என்பதை என்னால் ஒத்துக்கொள்ள முடியாது. கனம் லாசர் அவர்கள் வேண்டுமானால் அவ்விதம் ஒத்துக்கொள்ளலாம். லாபம் கிடைக்க வேண்டுமென்கின்ற நோக்கத்தோடு நடத்த வேண்டுமென்றால் இன்றைக்கு நாம் சுமார் 70 ரூட்டுகளை நிறுத்திவிடலாம். அதை சென்னை நகரத்திலுள்ளவர்கள் ஒருக்காலும் விரும்ப மாட்டார்கள். “அன் எக்ஸ்ப்ரீஸ்” முறையில்தான் இன்றைக்கு பல ரூட்டுகளில் பஸ் சர்வீஸ் நடக்கின்றது. மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டுமென்ற மனப்பான்மையில் தான் இந்த நிர்வாகம் நடத்தப்பட்டு வருகிறதே தவிர லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டும் என்கின்ற எண்ணத்தோடு அல்ல என்பதை திட்டவாட்டமாக சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, இதில் “பிரேக் டௌன்” ஏற்படுவதை தடுக்க பல முயற்சிகளும் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த வருடம் அதிகமாக 84 புதிய பஸ்கள் விடப்போவதால் “பிரேக் டௌன்” ஏற்படுகிற கணக்குகள் நிச்சயமாக குறைந்துவிடும் என்று நம்புகிறேன். புதிய பஸ்களை போடுவதிலும் கொஞ்ச கால தாமதம் ஏற்படுகின்றது. இதற்கு கொஞ்சம் அவகாசம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. மேலும், “பிரேக் டௌன்” அதிகமாகாமல் இருப்பதற்காக கண்காணிப்பு இருந்து வருகிறது. ஆகவே சீக்கிரமாக இதைக் குறைப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அடுத்தாற்போல், பலரும் டி. வி. எஸ்.-யைப் பாராங்கள், அதில் எவ்வளவு ஊதியம் கொடுக்கிறார்கள் என்று வழக்கமாக சொல்லுகிறார்கள். அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுத்துவரும் சம்பளம், அலவன்ஸ் முதலியவை போல எங்கள் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுத்தால் எங்களுக்கு ஹந்து லட்சம் ரூபாய் மிச்சமாகும் என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அங்கு பாட்டா 12 அணு, கொடுக்கிறார்கள், நாங்கள் ஒரு ரூபாய் 4 அணு கொடுக்கிறோம், அவர்கள் வருடத்திற்கு 3 செருப்புகள் கொடுக்கிறார்கள், நாங்கள் வருடத்திற்கு 3 பூட்ல்கள் கொடுக்கிறோம். அவர்கள் வருடத்திற்கு 2 ஸெட் ட்ரஸ் கொடுக்கிறார்கள், நாங்கள் 3 ஸெட் ட்ரஸ் கொடுக்கிறோம். இது தவிர நாங்கள் பிராவிடண்ட் பண்ட், கிராட்டியூட்டி முதலியவைகள் எல்லாம் கொடுக்கிறோம். இதை யெல்லாம் overall total-லாக பார்க்க வேண்டும். ‘விஸிபிள் அண்ட் இன்விஸிபிள் இன்கம்’ என்ற முறையில் எடுத்துக் கொண்டால் நாம் கொடுக்கின்ற சலுகைகள் அதிகம் என்றே சொல்ல வேண்டும். ஆகவே, டி.வி.எஸ். போன்ற நிர்வாகங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பது என்பது சரியான comparable அல்ல என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப் பொறுத்த அளவில் ‘ஸ்டான்டிங்’ இருந்து வந்ததை ஓரளவு நிறுத்தி யிருக்கிறோம். ஸ்ரீஸன் டிக்கட் கொடுக்கின்ற விஷயத்திலும் இப்போது அதிகரித்துக்கொண்டே யிருக்கிறோம். முதலில் எட்டு ரூட்டுகளுக்கு கொடுத்தோம். இதை இன்னும் அதிகமாக்குவதற்கு பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கிறோம் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள், இதில் தேசிய மயமாக்குவதில் சர்க்காரினுடைய கொள்கை என்ன என்பதை விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டார்கள், இதில் சர்க்காருடைய கொள்கை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக தொழில்களை ஏற்றெடுத்துக் கொள்வது (Progressive Nationalisation) என்பதுதான். ஒவ்வொரு ரூட்டைப் பொறுத்த வரையிலும் 3 வருட நோட்டீஸ் கொடுத்துதான் எடுத்து வருகிறோம். மேலும் அதிகமான ரூட்டுகளில் சர்க்கார் பஸ் சர்வீஸை போட்டுக்கொண்டே வருகிறோம். மேலும் செலவு விஷயத்தில் மைசூர், கேரளா போன்ற ராஜ்யங்களைவிட நமது ராஜ்யத்தில் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதையும் பல அங்கத்தினர்கள் தெரிவித்தார்கள். இதில் கணக்குகளை சேர்ப்பது method of accounting எவ்விதமிருக்கிறது என்பதையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். இதில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் செலவு இன விவரத்தில் 10-வது பக்கத்தை தயவு செய்து சற்று பார்க்கும்படி அங்கத்தினர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதில் இங்குள்ள ஸெக்டரி இரண்டு பைல்கள் பார்க்கிறார் என்றால் அதற்கான சம்பளமும்

[Sri R. Venkataraman]

[21st March 1959]

இதில்தான் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. Salary of officers என்றிருக்கின்ற கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற தொகை குறைவு என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். 3,000 ரூபாயில் டயரக்டர், உதவி டயரக்டர், இன்ஜினியர் இவர்களை எல்லாம் அமர்த்துவது என்பது குறைவானதுதான். இம்மாதிரியுள்ள சிக்கனம் தவறான சிக்கனம் என்பதுதான் என் அபிப்பிராயம். திறமையானவர்களை அதிக ஊதியம் கொடுத்து எடுக்க வேண்டும், அதற்குத் தகுந்தபடி அவர்களிடமிருந்து வேலை வாங்க வேண்டும், அதுதான் சரியான முறை. இது தவிர ஸெக்ரட்டரியேட்டில் இதற்காக இருக்கும் செக்ஷனில் வேலை பார்ப்பவர்களுடைய சம்பளம் எல்லாம் இதில்தான் சேருகிறது. இவைகளை எல்லாம் பார்த்து விட்டு நமது செலவுகளையும் மற்ற ராஜ்யங்களிலுள்ள செலவுகளையும் ஒப்பிட்டு பார்ப்பதுதான் சரியான comparable—ஆக இருக்கும். ஆகவே, இதையெல்லாம் ஒட்டி, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் சர்க்கார் பஸ் விஷயத்தில் இன்னும் எவ்வளவு சீக்கிரமாக அதிகமான பஸ்களை ஓட்ட முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு எல்லா முயற்சிகளையும் சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ளும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI A. GOVINDASAMY : பஸ்கள் அதிகமாக “பிரேக் டௌன்” ஏற்படுவதற்கு காரணம் தொழிலாளர்களுடைய போக்கும் ஒரு காரணம் என்ற முறையில் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படியென்றால் நமது தொழிலாளர்களை அமைச்சர் அவர்கள் சந்தேகிக்கிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

*** THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :** நான் தொழிலாளர்களைப் பற்றி குறிப்பிட்டது இப்போதிருக்கின்ற ‘பாட்டா’ முறையினால் தொழிலாளர்களுக்கு food-ball match மனப்பான்மை ஏற்படுகிறது என்றுதான். ஆகவே, இப்போது இருக்கும் ‘பாட்டா’ முறையையும் மாற்றுவதற்கு யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

SRI M.R. KANDASWAMI MUDALIYAR : தலைவர் அவர்களே, நமது estimates committee நாகர்கோவிலுக்கு போயிருந்த போது 3 பாரல்களில் 200 கியாலன் பெட்ரோல் மறைத்து வைக்கப்பட்டிருந்ததை கண்டு பிடித்தார்கள் என்று சொல்லப்பட்டது. அமைச்சர் அவர்கள் 50 கியாலன் பெட்ரோல் என்று குறிப்பிடுகிறார்கள். அங்கத்தினர்களாகிய நாங்கள் இதில் எது உண்மை என்று எடுத்துக் கொள்வது?

*** THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :** இது சம்பந்தமாக 200 கியாலன் என்று எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியிடமிருந்து ரிப்போர்ட் வரவில்லை. மேலும், இது சம்பந்தமாக எந்த விதமான கடிதமும் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியிடமிருந்து வரவில்லை.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the allotment of Rs. 1,89,49,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses—be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,89,49,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

21st March 1959]

DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘ That the allotment of Rs. 2,00,58,500 under Demand XLI—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,00,58,500 under Demand XLI—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 10 a.m. on Monday, the 23rd March 1959.

The House then adjourned.

IV.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE

B.—Reports and Notifications.

43. *Short report on the achievements and various activities of Hindu Religious and Charitable Endowments (Administration) Department for the half-year from 1st April to 30th September 1958.*

44. *Report and Proceedings of the Select Committee on the Madras Gramdan Villages (Repayment of Debts) Bill, 1959 (L.C. Bill No. 3 of 1959).*

45. *A review on the National Transport in the Madras State, 1958–59.*

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS